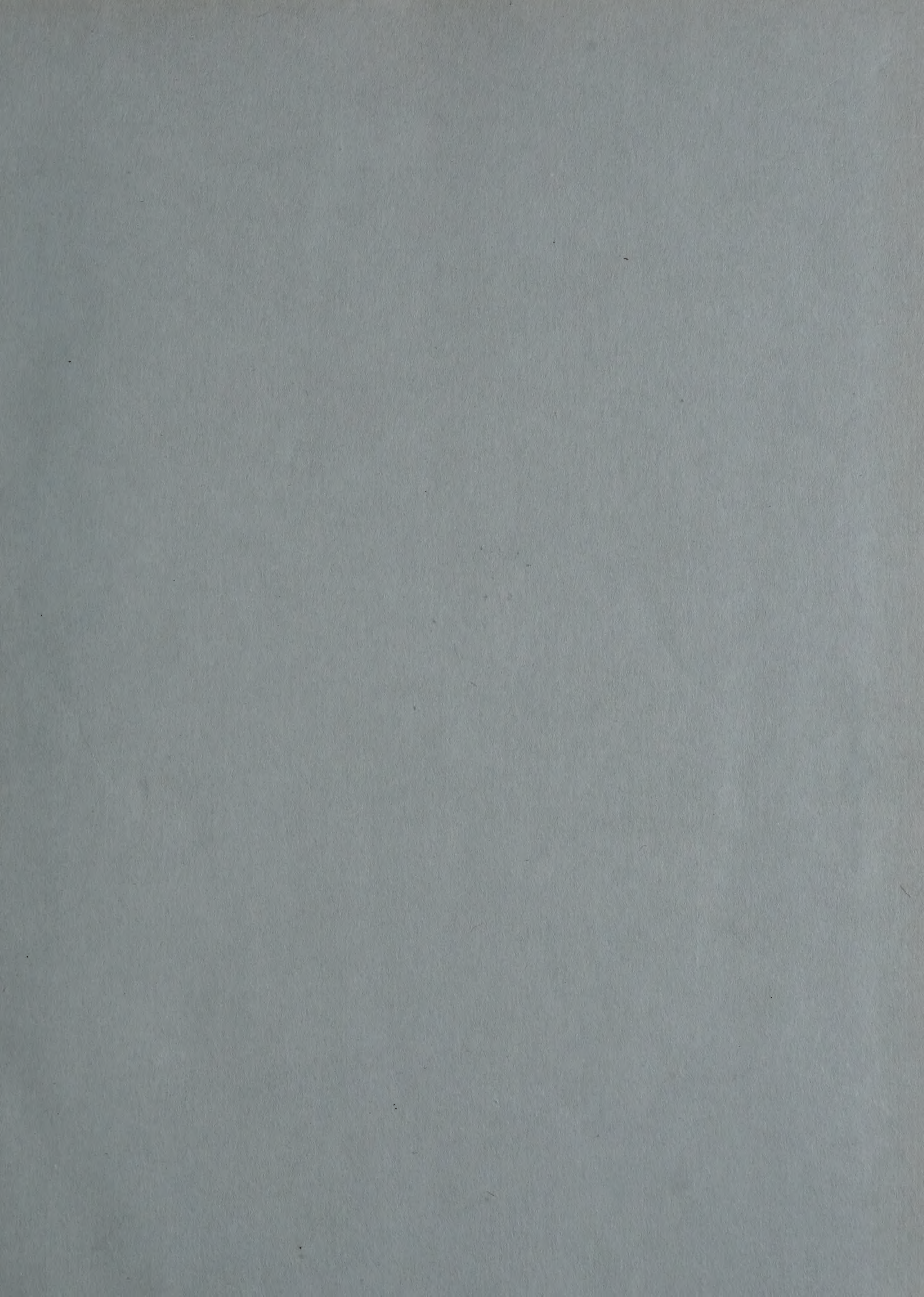
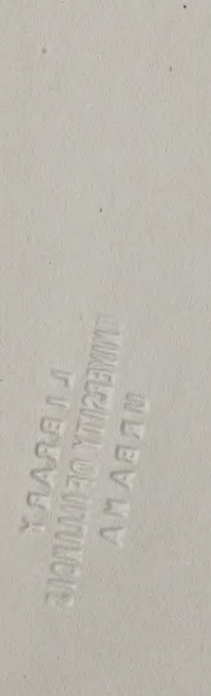










ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: **Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm**

Die „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
2. Concessionierter Sächsischer Schiffer-Verein zu Dresden.
3. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
4. Elbe-Ostsee-Kanal-Verein E. V. zu Wismar.
5. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
6. Internationale Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz)
7. Kanal-Verein Berlin—Leipzig.
8. Linksemsische Kanal-Genossenschaft zu Lingen a. d. Ems.
9. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
10. Ostdeutscher Fluß- und Kanal-Verein mit dem Sitze in Bromberg.
11. Ostpreußischer Provinzial-Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt zu Königsberg i. Pr.
12. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitz in Stettin.
13. Provinzial-Verein für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in der Provinz Posen zu Posen.
14. Schiffahrtsverein Magdeburg zu Magdeburg.
15. Schlesischer Provinzial-Verein für Fluß- und Kanalschiffahrt mit dem Sitze in Breslau.
16. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
17. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
18. Verein für Schiffbarmachung der Lippe mit dem Sitze in Hamm i. W.
19. Verein zur Förderung des Ostkanals zu Thorn.
20. Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen mit dem Sitze zu Hannover.
21. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
22. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Eisenach, Bahnhofstraße 23.

Verantwortlicher Schriftleiter: **Dr. Walter Reichelt, Charlottenburg, Kantstrasse 140**

XXVI. JAHRGANG 1919

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

BERLIN 1919
DRUCK UND KOMMISSIONS-VERLAG VON RUDOLF MOSSE, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46—49



I. Systematische Inhaltsangabe

Vorbemerkung:
Die Ziffern bezeichnen die Seitenzahlen.

I. Vereinsnachrichten.

1. Mitteilungen aus dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt.

2. Aus den Zweigvereinen des Zentral-Vereins.

3. Aus verwandten Vereinen.

II. Fluß- und Kanalschiffahrt in Deutschland.

III. Fluß- und Kanalschiffahrt im Ausland.

IV. Friedhof.

V. Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete.

VI. Kleine Mitteilungen.

VII. Schiffahrtsbetrieb und Schiffahrtsverkehr.

VIII. Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau.

IX. Patentberichte.

XI. Personalnachrichten.

XII. Bücherbesprechungen.

II. Alphabetisches Personen- und Sachregister

Vorbemerkung:

Solche Materien, die nicht unter dem betreffenden Stichwort gefunden werden, sind unter der entsprechenden geographischen Bezeichnung zu suchen

Die Ziffern bezeichnen die Seitenzahlen

D.

E.

F.

G.

H.

I.

K.

S.

T.

U.

III. Autoren-Verzeichnis

Vorbemerkung:
Die Ziffern bezeichnen die Seitenzahlen

XXVI. Jahrgang 1919
Heft 1 2
Januar

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Christian Grotewold, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten 40 Pfennig die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg, Kantstrasse 140***, zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33**, zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49*, zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse*.

Der Einfluß der Arbeitsbedingungen auf die Schiffahrt unter besonderer Berücksichtigung des Binnenschiffahrtsgewerbes

Von Heinrich Göhring in Bremerhaven

Mehr denn je brauchen heute Industrie, Gewerbe, Handel und Verkehr volle Bewegungsfreiheit. Dies gilt aber nicht zuletzt für unsere Schiffahrt. Die Initiative von Industrie und Handel darf nicht zugunsten gemeinwirtschaftlicher Experimente beschränkt werden, wenn anders sie die ihr im Binnen- und Weltverkehr zukommende Stellung einzunehmen in der Lage sein soll. Man werfe nur einmal einen Blick in die Weltwirtschaft! In Südamerika haben die Vereinigten Staaten die Märkte erobert und in Ostasien Japan. Welch ungeheuren Aufschwung hat Industrie und Handel während der langen Kriegszeit in den neutralen Ländern genommen! Für alle diese Vorgänge scheint man aber den Blick verloren zu haben. Sonst würde man seitens der neuen Regierung nicht in einer Zeit, in der die deutsche Industrie genötigt ist, sich umzustellen von der Kriegs- auf die Friedenswirtschaft, in der ihr sowohl Aufträge wie Rohstoffe fehlen, in der sie zu den vorhandenen Arbeitskräften noch die aus dem Felde kommenden aufnehmen soll, sich mit fast stündlich erscheinenden Maßnahmen und Verordnungen überstürzen. Man nehme nur die angekündigten Maßnahmen in puncto der Sozialisierung unseres Wirtschaftslebens und speziell der Verstaatlichung der Schiffahrt. Von tiefeinschneidender Bedeutung für das gesamte wirtschaftliche Leben Deutschlands sind die in diesen Tagen zwischen den Unternehmer- und Arbeiterverbänden getroffenen Zwangsvereinbarungen, die von der Reichsleitung mit unterzeichnet sind. Man nehme hieraus allein nur schon die gesetzliche Einführung des Achtstundentages sowie die Bestimmungen in puncto des Mindestlohnes. Hierdurch wird Deutschlands Industrie und Gewerbe — wie die „Times“ zutreffend bemerkten — durch die deutschen Arbeiter selbst das Grab geschaufelt.

Die berufenen Führer der Sozialdemokratie selbst haben wiederholt erklärt, daß die Forderungen des Sozialismus nur international durchführbar sind. Dies gilt aber in erster Linie für die gesetzliche Regelung von Arbeitszeit und Arbeitslohn. So ideal auch der Achtstundentag an und für sich selbst ist und so zu begrüßen er auch wäre, so darf er doch keineswegs nur auf Deutschland allein beschränkt bleiben. Geschieht dies aber, dann würde gar bald jedwede Wettbewerbsfähigkeit deutscher Erwerbsstände aufhören. Uebrigens ist ja Deutschland in der Verkürzung der Arbeitszeit etwa mit England gleichmäßig vorgegangen, und übertrifft viele seiner Nachbarn, vor allem auch Frankreich, ganz wesentlich darin. Von nicht minder schwerwiegender Bedeutung ist aber das Problem des Arbeitslohnes, mit dem wir uns etwas eingehender beschäftigen wollen.

Von jeher hat Deutschland bezüglich der Entlohnung seiner Arbeiterschaft eine führende Stellung unter allen Ländern Europas eingenommen. Alle diesbezüglichen Erhebungen und Unternehmungen bestätigen dies. Man vergleiche nur einmal die deutschen Verhältnisse mit denjenigen anderer Länder. Nach Ermittlungen des Schreibers dieser Zeilen an der Hand eines umfangreichen Materials (Berichte der statistischen Landes- und Stadtämter, Tarifvereinbarungen usw.) stiegen beispielsweise in Deutschland in der verhältnismäßig kurzen Zeitspanne der Jahre 1903 bis 1912 die durchschnittlichen Löhne aller Arbeiterkategorien in Gewerbe und Industrie um 55 %. Demgegenüber stiegen beispielsweise die Durchschnittsstundenlöhne der industriellen Arbeiter in den Vereinigten Staaten von Nordamerika im allgemeinen in der Zeit von 1890 bis 1907 um 28,4 % (Wages and Hours of Labor, 1890 bis 1907. Retail Prices of Food, 1890 bis 1907. Bulletin of the Bureau of Labor, Nr. 77, Seite 1 bis 332. Washington, 1908). Die überaus günstige Entwicklung

der Lohnverhältnisse in Deutschland hat in der Kriegszeit keine Hemmung erfahren. Nach einer Erhebung des Kais. Stat. Amtes, Abteilung für Arbeiterstatistik, im „Reichsarbeitsblatt“ (Jahrgang 16, Seite 297) über die Arbeitslöhne in Deutschlands Gewerbe und Industrie ist beispielsweise der Durchschnittslohn vom März 1914 bis September 1917 um über 100 % gestiegen. Besonders macht sich die Lohnsteigerung auch in der Binnenschiffahrt bemerkbar. Nach Mitteilungen der gewerkschaftlichen Presse waren beispielsweise auf den ostdeutschen Wasserstraßen in dem Zeitraum eines Jahres (1917) Lohnaufbesserungen von 15, 20, 25, 30 M und mehr pro Monat zu verzeichnen. Hierzu kommen dann noch die nicht minder beträchtlichen Teuerungs- und Kriegszulagen. Aehnlich liegen die Verhältnisse für die Arbeiterschaft der Binnenschiffahrt auf der Elbe, dem Rhein, dem Main und allen anderen Wasserwegen. Monatliche Einkommen von 200 bis 300 M sind hier Regel — Verdienste von 350 bis 400 M aber auch keine Seltenheit. Jedenfalls konnten während der Kriegszeit im Schiffahrtsgewerbe und speziell in der Binnenschiffahrt Lohnsteigerungen von 200 bis 300 % beobachtet werden. In anderen Ländern war die Entwicklung der Lohnfrage während der Kriegszeit lange nicht so günstig als in Deutschland. So bewegen sich beispielsweise die Lohnsteigerungen im Binnenschiffahrtsgewerbe Schwedens und Norwegens zwischen 70 und 130 %. Während nun in den anderen Ländern, wie beispielsweise in England, bei den Verhandlungen der Unternehmer- und Arbeiterorganisationen in puncto der Uebergangswirtschaft vom Krieg zum Frieden speziell die Arbeitervertreter nach Mitteilungen von „Times“, „Daily Telegraph“, „Manchester Guardian“ usw. im Interesse des künftigen Wettbewerbs von Englands Industrie und Gewerbe im Weltverkehr eine recht versöhnliche Stimmung zeigten und teilweise sogar höchst bedeutungsvolle Konzessionen machten, treibt in Deutschland zurzeit eine Lohnbewegung die andere. Eine gänzlich unberechtigte und durch gar nichts zu begründende Lohnforderung löst die andere ab. Man nehme nur — um ein Beispiel herauszugreifen — die rigorosen Lohnforderungen der oberschlesischen Bergarbeiter. Wieweit diese Forderungen der Arbeiter erfüllt werden, bleibt noch abzuwarten. Eine recht bedenkliche Wendung hat aber auch die Lohnfrage im deutschen Schiffahrtsgewerbe genommen. Nach Mitteilungen des „Courier“ (Nr. 27 vom 29. Dezember 1918) über die Neuregelung der seemännischen Lohn-, Arbeits- und Rechtsverhältnisse wurde am 3. Dezember 1918 zu Hamburg zwischen dem Zentralverein Deutscher Reeder und dem Deutschen Transportarbeiterverbande, Abteilung für Seeleute, eine Tarifvereinbarung getroffen, wonach die monatliche Heuer der Matrosen und Heizer zwischen 170 und 180 M (in der Fischerei schwankt dieselbe zwischen 180 und 190 M) schwankt. Rechnet man zu dieser Heuer Kost und Wohnung (bei der Fischerei kommen dann noch gewisse Prozentsätze vom Fang als besondere Prämie hinzu), so erhält man hier ein monatliches Einkommen, welches sich zwischen 300 und 450 M bewegt. Entsprechend haben sich die Verhältnisse in der Binnenschiffahrt gestaltet. Nach Vereinbarungen zwischen dem Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe und der Arbeiterorganisation vom 12. Dezember 1918 zu Berlin bewegen sich die monatlichen Arbeitslöhne der Heizer und Decksleute hier zwischen 240 und 272 M. Dies sind natürlich nur die vereinbarten Grund- und Mindestlöhne. Mit allen Sporteln usw. erzielen zurzeit die Arbeitnehmer im Binnenschiffahrtsgewerbe recht annehmbare Verdienste, welche zwar für die Arbeiter selbst sehr vorteilhaft, aber für die Betriebe äußerst bedenklich sind. Demgegenüber schwanken zurzeit nach Berichten von „Berlingske Tidende“ vom Dezember 1918 die monatlichen Heuern der Matrosen und Heizer in der Seeschiffahrt Norwegens beispielsweise zwischen 100 und 140 Kronen. In der Küsten- und Binnenschiffahrt Norwegens sind die Löhne — wie der vorgenannte Bericht erwähnt — noch geringer. Nach der „Labour Gazette“ bewegen sich die zurzeit üblichen Monatsheuern der Heizer und Matrosen in der englischen Seeschiffahrt zwischen 6 und 9 Pfund Sterling. In der Binnenschiffahrt Englands sind aber heute noch Monatsheuern von 4 bis 5 Pfund Sterling Regel. Der Unterschied zwischen den deutschen Löhnen und denjenigen Norwegens und Englands tritt hier offensichtlich zutage. Hierzu kommt noch die eminent wichtige Tatsache, daß in Deutschland — wie die Preisstatistik zeigt — die Preise der notwendigsten Lebensmittel, wie Brot, Kartoffeln und Zucker, geringer sind als in allen anderen europäischen Ländern. Aber auch die vielgepriesenen amerikanischen Arbeitslöhne können heute den deutschen Verhältnissen nicht mehr standhalten. Nach Berichten von „Monthly Review of the United States Bureau of Labor Statistics“ vom Mai 1918 schwanken beispielsweise die üblichen Monatsheuern der Matrosen und Heizer in der Fischerei sowie der Binnenschiffahrt der Vereinigten Staaten von Nordamerika zwischen 30 und 50 Dollar. Hierzu kommt noch die Tatsache, daß das amerikanische Heuerwesen — welches sich in Deutschland schon seit langer Zeit einer staatlichen Regelung erfreut — in den Vereinigten Staaten noch im argen Felde liegt. Man nehme nur beispielsweise die ständigen Klagen der amerikanischen Seeleute in der Gewerkschaftspresse ihres Landes über das amerikanische Heuerwesen, die berüchtigten Kosthäuser usw. Die Neuregelung der Lohnverhältnisse in Deutschland erfolgte zu einer Zeit, wo die deutsche Schiffahrt fast vollständig ruht und auch über ihre nächste und fernere Zukunft nur starke Ungewißheit herrscht. Um so bedenklicher ist aber diese heutige Lohnpolitik der Gewerkschaften. Welchen Einfluß überhaupt aber derartige Lohnpolitiken auf das gesamte Wirtschaftsleben eines Landes ausüben können, zeigt so recht als Beispiel Rußland. Der russische Volkskommissar Petrow, der im März 1918 zum Austausch der Friedensurkunden in Berlin weilte, bekundete, daß die russischen Arbeiter Lohnforderungen bis zu 500 % bei gleichzeitiger Verminderung der Arbeitszeit — und zwar unter Anwendung von Drohungen und Gewaltmittel — durchgesetzt hätten. Aber der Erfolg blieb nicht aus. Weit über 1000 Fabriken und Betriebe haben ihren Betrieb einstellen müssen, weil die gesamten Betriebsmittel durch die Lohnzahlungen aufgebraucht wurden. Mit dem Aufhören der Kriegsindustrie trat eine weitere sehr bedeutende Einschränkung ein, da die Friedensindustrie keinen Ersatz für die großen Aufträge der Heeresverwaltung zu bieten vermag. Die Folge ist eine außerordentlich zunehmende Arbeitslosigkeit in den russischen Städten. Hierzu kam dann noch die Demobilisierung der russischen Armee, die Millionen von Arbeitskräften freimachte. Die Gesamtproduktion der russischen Industrie ist im Vergleiche zur Friedenszeit auf etwa 5 % gesunken. Die Tagelöhner in den Fabriken und Werkstätten erhalten bis zu 12 Rubel täglich, die gelernten Arbeiter bis zu 40 Rubel. Die Generalreparatur einer Lokomotive, die im Frieden durchschnittlich auf 30 000 Rubel zu stehen kam, kostet heute 500 000 Rubel. Die Nietung eines Dampfkessels stellt sich auf 60 000 bis 80 000 Rubel, weil die Arbeiter bei den riesigen Tagelöhnen bestenfalls nur einige Stunden am Tage arbeiten. Zu der völligen Zerrüttung der Arbeits- und Lohnverhältnisse kommt dann noch die Transportkrise, die jegliche Vorstellung übertrifft. Jedenfalls lasten die durch die bolschewistische Wirtschaft hervorgerufenen Nöte des Landes schwer auf dem russischen Erwerbsleben und haben dies in die nur denkbar traurigste Lage gebracht. Dabei schreitet die russische Regierung unbeirrt und unbehindert ihren Weg des Terrors fort, eines Terrors, den — wie das „Hamburger Echo“ recht zutreffend bemerkt — selbst die dunkelste Zarenzeit kaum gekannt hat.

Reichsverkehrsministerium — Reichswasserstraßenamt?

Der unglücklich endende Krieg hat gleich einer fieberhaften Krankheit den Körper unserer Wirtschaft erschüttert, nachdem er uns vier Jahre hindurch als Lehrmeister auf eine Menge geistiger und wirtschaftlicher Möglichkeiten hinwies, die wir bisher nicht in vollem Umfange ausgenutzt hatten. Als der Sieg uns sicher schien, da hagelte es von Vorschlägen zu wirtschaftlichen Verbesserungen, von denen der weitaus geringste Teil der Ueberzeugung dringenden Bedürfnisses entsprang. Zurzeit ist es umgekehrt, und eine Trauerkantate über den „gänzlichen Verfall unserer Wirtschaft" reiht sich an die andere; eine gewisse politische Unsicherheit hat Ruhe, Würde und sachliche Ueberlegung meist schwinden lassen. Indes, gelingt es, was als wahrscheinlich anzunehmen ist, die Arbeiterschaft ihrer Arbeit zu erhalten, werden auch diese schlimmen Zeiten zu überwinden sein. Erdrückende Steuerlasten, etwa der dritte Teil des im Organismus kreisenden Saftes, müssen aus dem wirtschaftlichen Körper gezogen werden, und unser künftiges leibliches und staatliches Dasein hängt davon ab, wie und an welchen Stellen diese Prozedur vorgenommen werden soll und wird, damit ein neuer Kreislauf sich bereitet. Unsere Finanzpolitik muß da — gleich der modernen Medizin — die homöopathische und allopathische Methode gemeinsam anwenden, in letzterem Falle durch direkte Bekämpfungs- und Tilgungsmittel der krankhaften Erscheinungen, wozu auch die Schulden gehören, gegen die man Abgaben und Steuern einführt, und im ersteren Falle durch Kräftigung des Gesamtorganismus selbst und Unterstützung seines Bestrebens, den Krankheitsstoff zu beseitigen. Der Wirkungsgrad menschlicher Arbeit muß so gesteigert werden, daß eine verdoppelte Gütererzeugung die uns aufgegebene Belastung zu tragen vermag und dennoch ihre Hilfskräfte besser entlohnt und versorgt als ehedem. „Was 40 Milliarden Gütererzeugung nicht tragen und erschwingen, müssen 80 leisten" (Rathenau). Die wirtschaftliche Organisation muß noch viel straffer und rationeller ausgestaltet werden, denn bei törichter und falscher Produktion geht nicht allein der jährliche Wert an Material und Arbeit verloren, sondern auch die Transporte, die Hilfsmaterialien, Maschinenkräfte, Bauten und Neuanlagen. Alle Kräfte, alle Schätze, die zu erfassen sind, müssen herangezogen, herausgeholt und alle Verkehrsmöglichkeiten ausgenutzt werden, um die Produktion zu verbilligen.

Verkehrswege und Verkehrsmittel, Binnenschiffahrt, Seeschiffahrt, Post, Telegraphen und Fernsprecher, Eisenbahn, Kraftfahrzeuge und Luftschiffahrt, ihr weitmöglichster Ausbau, höchste Organisation und äußerste Präzision ihrer Betriebe, so daß sie den Anforderungen einer intensiven Volkswirtschaft entsprechen, bewirken eine Kräftigung von innen heraus und tragen wesentlich zur Steigerung der Produktivkraft unserer Wirtschaft bei. Die Schaffung eines R e i c h s v e r k e h r s m i n i s t e r i u m s dürfte vor allem eine zielbewußte einheitliche Politik in Reichsverkehrsfragen, in Hinsicht auf Betriebstechnik, Verkehrsrecht usw., und die Ausschaltung eines übertriebenen unproduktiven Wettbewerbs der Verkehrswege sicherstellen. Mit der Errichtung eines solchen Ministeriums müßten sämtliche einschlägigen bundesstaatlichen Behörden (damit auch der größte Teil des preußischen Arbeitsministeriums, dessen Aufteilung seit langem ein Wunsch technischer Fachkreise ist) fallen, so daß den einzelnen Bundesstaaten jegliche Einwirkung auf die Handhabung ihrer Verkehrsmittel entzogen wäre. Das Ministerium, als höchste Behörde in sämtlichen Verkehrsfragen gedacht, hätte alle Tarife nach Anhören des oder der zuständigen Unterstaatssekretariate festzusetzen. Die einzelnen Unterstaatssekretariate, deren Kosten dem Reichsetat zu Last gehen, würden sich wie folgt begrenzen:

Eisenbahnverkehr (Reichseisenbahnamt),
Binnen- und Küstenschiffahrt (Reichswasserstraßenamt)
Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr (Reichspostamt),
Luftverkehr (Reichsluftamt).
Luftverkehr (Reichsluftamt),
Kraftfahrzeugverkehr (Reichskraftverkehrsamt).

Den berechtigten Einwänden verschiedener Bundesstaaten gegen diese sachdienliche Zentralisation des Reichsverkehrswesens in Berlin könnte dadurch begegnet werden, daß das eine oder das andere dieser Reichsämter seinen Sitz außerhalb Berlins an einem Orte im übrigen Deutschland hätte, so z. B. wäre als Sitz des Reichswasserstraßenamtes eine an einem Wasserstraßenknotenpunkt des mittleren Deutschlands gelegene Stadt gegeben[1]).

Ein Seeschiffahrtsamt ist zweckmäßiger dem Reichswirtschaftsamt näher anzugliedern. Staatssekretariate bzw. Unterstaatssekretariate für den Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr und den Luftverkehr bestehen bereits; letzteres wurde auf Grund der Verordnung der Volksbeauftragten vom 26. November 1918 (Reichsgesetzblatt S. 1337) durch Erlaß des Staatssekretärs des Innern vom 4. Dezember 1918 (Reichsgesetzblatt, S. 1400) errichtet.

Jedes dieser Reichsämter hätte sich in eine Bauabteilung, eine Betriebsabteilung und eine Verwaltungsabteilung zu gliedern; ein jedes hätte weiterhin ein Rechts- und ein volkswirtschaftliches Referat und ein Referat für soziale Fragen zu erhalten. Eine Ordnung des gesamten Verkehrsrechtes erfolgt dann unter Mitwirkung der Rechtsreferate der einzelnen Aemter durch das Reichsamt des Innern. Die volkswirtschaftlichen Referate haben in ständiger Verbindung mit dem Reichswirtschaftsamt, die Referate für soziale Fragen in solcher mit dem Reichsarbeitsamt zu stehen.

Als erste Aufgabe des neu zu schaffenden Reichsverkehrsministeriums stände, daß das Reichseisenbahnamt und das Reichswasserstraßenamt sich auf ein beide Teile förderndes, den Ansprüchen der allgemeinen Volkswirtschaft entgegenkommendes Tarifsystem einigten. Der bis in die neueste Zeit hinein einzig maßgebende Gesichtspunkt der Eisenbahnpolitik, Erhöhung der Rente im Kampf gegen die Binnenschiffahrt durch hohe Umschlags- und niedrige Konkurrenztarife, wird von selbst hinfällig, da unsere Eisenbahnen infolge des Mangels der friedensgemäßen Leistungsfähigkeit ihre alte Tarifpolitik nicht beibehalten können. Angesichts der in Erfüllung der Waffenstillstandsbedingungen geleisteten Abgabe des Verkehrs- und Betriebsmaterials und der starken Abnutzung des rollenden Materials, an dessen vollem Ersatz noch in Jahrzehnten zu arbeiten sein dürfte, wird die Eisenbahn nur mit äußerster Kraftaufwendung den an sie gestellten Forderungen des Reise-, Post- und Stückgutverkehrs nachkommen können. Für Massentransporte stehen dann nur noch die Binnenwasserstraßen als rentabel in Frage. Eisenbahnspezialtarife für solche Güter decken aber, wie es teilweise jetzt schon geschieht, die Selbstkosten der Beförderung bei weitem nicht, während die Vorbehaltung der bezüglichen Transportgefäße auf dem Wasserwege viermal so billig wie auf den Eisenbahnen ist, und die Personalkosten im Betriebe bei den Wasserstraßen sich nur auf die Hälfte der bei den Eisenbahnen stellen. Allerdings ist eine Voraussetzung für die Rentabilität der Wasserstraßenbenutzung die Erfüllung der Rhederschen Forderung, daß auf Hauptkanälen (Reichswasserstraßen) keine höheren Schiffahrtsabgaben

[1]) Bei der Korrektur dieser, Mitte Dezember 1918 verfaßten Anregung liegt mir die, die zukünftige Stellung Berlins innerhalb des Reiches eingehend behandelnde „Denkschrift zum Verfassungsentwurf" vor. Diese Denkschrift (vgl. § 3 des Entwurfs selbst) bewegt sich in bezug auf das Verkehrswesen in gleicher Richtung wie meine Ausführungen, insbesondere ist in ihr auch der „dem Charakter der Revolution entsprechende Gedanke fortschreitender Sozialisierung" unterstrichen. Der Verf.

erhoben werden dürfen, als wie sie auf den öffentlichen Flüssen durch Gesetz vom 24. Dezember 1911 geplant sind (die Begrenzung der Begriffe „künstliche“ und „natürliche“ Wasserstraßen wird sich schnell verwischen, zumal die großen schiffbaren Ströme kaum noch als „natürliche“ Wasserstraßen angesehen werden können, sondern vielmehr als Kunststraßen, die erst durch den Ausbau ihre heutige Brauchbarkeit erhalten haben). Die Frage der Kanalabgaben, die in Frankreich 1880, in Holland seit 1900 abgeschafft sind, erledigt sich jedoch selbst durch eine spätere Verstaatlichung der Binnenschiffahrt[2]). Noch eine weitere Tatsache, und zwar die, daß das Eisenbahnnetz im großen und ganzen ausgebaut ist, spricht dafür, daß die neuen verkehrspolitischen Aufgaben zum guten Teil den Wasserstraßen zufallen.

Daß das deutsche Wasserstraßennetz in seinem jetzigen Zustande diesen Aufgaben nicht gewachsen ist, ist laienkundig. Sein Ausbau im Rahmen eines Ausbaues der gesamten Wasserwirtschaft, „der natürlich nur in einer Weise erfolgen darf, die bei voller Kostendeckung der Allgemeinheit vielseitigen Nutzen gewährt“ (Sympher), muß daher trotz der schlimmen geldlichen Verhältnisse durchgeführt, jedoch darf über eine Befriedigung des allerdringendsten Bedürfnisses nicht hinausgegangen werden. Ein Reichswasserstraßenamt allein, in dem sich keine anderen Ressortinteressen breit machen, böte hinreichend Garantie für eine Behandlung der aufgeworfenen Fragen in diesem Sinne und eine einheitliche Projektauswahl vom reichsdeutschen Standpunkt aus, wie ihn in umfassender Weise kürzlich Rheder, dessen weitgehenden Plänen man sich aber weder anschließen darf noch kann, eingenommen hat. Aus dem Gesagten geht zur Genüge die Notwendigkeit der Errichtung eines Reichswasserstraßenamtes hervor. Hinzu kommt noch, daß die während des Krieges bei der organisatorischen Bearbeitung der Wasserstraßentransporte gesammelten Erfahrungen in gleicher Richtung weisen: straffe Zentralisation des gesamten Binnenschiffahrtverkehrs und entscheidender Einfluß auf die Betriebsgestaltung durch die Möglichkeit gewisser zwangsweiser Eingriffe. Daraus ergibt sich die Schaffung einer Zentralgewalt, bei der alle Fäden und Machtbefugnisse in Fragen des Binnenschiffahrtverkehrs, der Verkehrsmittel und Verkehrswege zusammenlaufen.

Der Ausbau der Schiffahrtswege ist die erste und vornehmste Aufgabe „einer einheitlich und nach gleichen Gesichtspunkten zu behandelnden“ Wasserwirtschaft (Sympher), die sich weiterhin die Verwertung der Wasserkräfte, Beförderung der Landeskultur, Verminderung der Hochwassergefahr usw. angelegen sein lassen muß. Eine stärkere Ausnutzung der in Deutschland bestehenden Wasserkräfte (z. B. hat Preußen erst rund ein Viertel ausgenutzt) bedeutet Entlastung für den Kohlenverbrauch, Verbilligung der Produktion, Steigerung der Produktivität (Verbindung der Wasserkräfte und Brennstofflager mit den Mittelpunkten der Industrie durch Leitungen für 100 000 Volt-Betriebsspannung). Ein Wasserwirtschaftsrat hätte das Ministerium des Innern in Angelegenheiten, welche die wirtschaftliche Ausnutzung der Gewässer betreffen, zu beraten. Die Bauabteilung des Reichswasserstraßenamtes hätte im engsten Zusammenhange mit der Wasserbauabteilung des Arbeitsministeriums tätig zu sein, welch letztere sämtliche wasserwirtschaftlichen Fragen außer den Kanalfragen behandelte und deren Unterabteilung für Wasserkraft und Elektrizität die Aufgabe zufiele, die Ausbauwürdigkeit der an Gewässern vorhandenen Wasserkräfte, insbesondere die Grundlage für die Auswahl der zu Staatszwecken geeigneten Kräfte festzustellen (vgl. Badisches Wassergesetz vom 12. April 1913). Ein „Hand in Hand arbeiten“ mit dem Arbeitsministerium sämtlicher Bundesstaaten wäre in ähnlicher Form zu schaffen. Dafür daß in den Arbeitsbereich des Reichswasserstraßenamtes die Küstenschiffahrt mit einbezogen werden soll, sind Gründe wasserwirtschaftlicher und betriebstechnischer Natur entscheidend.

Nach Darlegung der Notwendigkeit der Errichtung eines Reichswasserstraßenamtes und seiner Einstellung in den neu aufzubauenden Behördenapparat des Reiches bleiben noch kurz die Aufgaben des Amtes, von denen manche bereits gestreift wurden, zu skizzieren übrig. Als erste dieser hätte das Amt die größtenteils aus örtlichen Vorteilen geborenen Kanalpläne unter steter Berücksichtigung einer engsten Verbindung mit den Seehäfen organisch in ein entwicklungsfähiges deutsches Kanalnetz zusammenzufügen, Trassen für die unbedingt sofort erforderlich scheinenden Hauptdurchgangsstraßen, welche „als unentbehrliche Glieder und Bindemittel der öffentlichen Flüsse und deutschen Seehäfen zu betrachten sind“, festzulegen und durch ein Reichsgesetz die ausgewählten Hauptdurchgangsstraßen als „Reichswasserstraßen“ zu erklären. Mit dem Bau dieser Reichswasserstraßen auf Kosten des Reiches unter Zuschuß der durch die Kanäle bevorzugten Landesteile müßte baldigst begonnen werden, zumal die Schaffung solcher großen Arbeitsgelegenheiten der stetig wachsenden Arbeitslosigkeit steuern würde. Die Unterhaltung der Wasserstraßen wäre Sache der uferanliegenden Bundesstaaten, während Verwaltung und Betrieb durch das Reichswasserstraßenamt erfolgen müßte. Sache der Bauabteilung wäre insbesondere die Schaffung und Erhaltung geeigneter Zufahrten zu den Nord- und Ostseehäfen, der Ausbau der Seefischereihäfen, Festlegung gemeinsamer ausreichender Kleinstmaße für Kanäle und Schleusen, in gewissem Umfange auch für die Fahrtiefe der Flüsse, Anlage von Schleppzugschleusen für alle durchgehenden Hauptkanäle und, falls notwendig, Vermehrung der Niedrigwassermengen durch große Talsperren, welche durch Wasserkraft- und Elektrizitätsgewinnung technisch und geldlich den Neuanlagen wertvolle Unterstützung bieten. Die Betriebsabteilung hätte durch möglichst intensive Ausgestaltung des Verkehrs dafür Sorge zu tragen, daß die Ausnutzung der Wasserstraßen auf ein Maximum gebracht wird, daß eine Steigerung der Geschwindigkeit, mit der gefahren werden soll, erfolgt und daß ständige Nachtfahrten eingerichtet werden, um den verfügbaren Laderaum bis zum äußersten auszunutzen. Von weiteren Forderungen, die an das Amt zu stellen sind, erscheinen noch die von Direktor Vortisch aufgeführten bemerkenswert (vgl. Ztschr. f. B.-Sch. 1918, S. 227), welche man, von kleinen Ausstellungen abgesehen, voll und ganz unterstützen muß.

Den Angelpunkt der Tätigkeit des Reichswasserstraßenamtes aber wird die Frage der Verstaatlichung der gesamten Binnen- und Küstenschiffahrt bilden[3]). Daß in dieser Frage erst nach eingehenden, Jahre in Anspruch nehmenden Vorarbeiten ein Entscheid getroffen werden kann, liegt auf der Hand. Die Gründe, die für den Staatsbetrieb im Eisenbahnwesen sprechen, gelten m. E. in gleichem Maße auch für die Binnenschiffahrt. Zweidrittel der Binnenschiffahrt gehören den großen Reedereien, die den wesentlichsten Teil der Gütertransporte auf den deutschen Wasserstraßen monopolisiert haben. Nach erfolgter Ablösung des Privatmonopols durch das Staatsmonopol kann aber erst eine einheitliche Organisation des gesamten Personen- und Güterverkehrs einsetzen, eine Organisation, zu der diese Ausführungen, die nur Anregungen sein sollen, einen Baustein bilden mögen. Unsere Hoffnung und unser Wunsch gehen dahin, daß das zu schaffende Reichswasserstraßennetz ein neuer „Ring“ für die in diesen Tagen so bedrohte Einheit der deutschen Volksgemeinschaft werde.

Dr. Grimm, Berlin.

---

[2]) Anm. der Schriftleitung: Der Herr Verfasser scheint die Verstaatlichung der Binnenschiffahrt für wahrscheinlich und auch für wünschenswert zu halten. Die Schriftleitung macht dazu ihren Vorbehalt.

[3]) Anm. der Schriftleitung: Wenn das Reichswasserstraßenamt seine Aufgaben wirklich so auffassen sollte, würde es kaum das Vertrauen der Schiffahrttreibenden gewinnen.

Die Schiffbarmachung des Oberrheins

Ueber die Schiffbarmachung des Oberrheins zwischen Straßburg und Basel hat in schweizerischen und deutschen Kreisen ein Meinungsaustausch stattgehabt, der nicht immer die wünschenswerte Einigkeit in dieser für die Schweiz und Deutschland gleich wichtigen Frage gezeigt hat. Und doch will es scheinen, als wenn gar kein Grund zu Meinungsverschiedenheiten vorhanden zu sein brauchte. Ausgesprochener Wille beider Beteiligten war bisher, daß die Schiffbarmachung des Oberrheins von Straßburg bis Basel nur gleichzeitig mit der Schiffbarmachung von Basel bis zum Bodensee erfolgen solle. Das muß auch weiterhin die Grundlage bilden. Der eigentliche Streit bewegt sich um die Frage, ob gleichzeitig mit der Schiffbarmachung die Gewinnung von Wasserkräften erfolgen solle. Hinsichtlich der Strecke Basel—Bodensee besteht darüber kein Zweifel. Abgesehen von wenigen kurzen Strecken, auf denen der gewünschte Grad der Schiffbarkeit durch Regulierung erreicht werden kann und mit Rücksicht auf Kostenersparnis auch wohl vorläufig erstrebt werden sollte, sind die Gefällverhältnisse oberhalb Basel derart, daß die Errichtung von Wehr- und Schleusenanlagen zur Erreichung des gewollten Zieles notwendig ist. Das an den Wehren zusammengefaßte Gefälle bietet Gelegenheit zur Kraftgewinnung, und das wird selbstverständlich ausgenutzt. Dabei sind die Schweiz, Deutschland und Baden gleicherweise beteiligt und Meinungsverschiedenheiten für diese Strecke bestehen daher nicht. Nun wollen Deutschland, insbesondere Baden und Elsaß-Lothringen, die gewaltigen Wasserkräfte, die zwischen Straßburg und Basel vorhanden sind, ebenfalls ausnutzen und dementsprechend die Schiffbarmachung gestalten, d. h., nicht durch Regulierung, die ohnehin schwierig, wenn auch möglich erscheint, sondern auf dem unbedingt sicheren Wege der Kanalisierung durch Wehre und Schleusen. An den Wehren können dann also, wie zwischen Basel und Bodensee, Wasserkräfte gewonnen werden, und zwar erheblich mehr als dort. An und für sich könnte die Schweiz damit ganz einverstanden sein, aber man befürchtet, daß die Schiffahrt auf dem kanalisierten Strom teurer sein würde als auf dem regulierten und daß die Herstellung der großen Anzahl von Wehren, Schleusen und Kraftwerken zu lange Zeit in Anspruch nehmen würde. Man wünscht also, daß hier der Strom reguliert werde.

Solange man hoffen kann, sich zu verständigen, soll man den Rechtsstandpunkt nicht betonen; man kommt sonst schwer von ihm wieder herunter. Besser ist es, derjenige, der etwas wünscht, überlegt sich, ob er ein ausreichendes und wirksames Recht gegenüber demjenigen hat, der etwas tun oder unterlassen soll. Und wenn er dann einsieht, daß er mit dem vermeintlichen Recht allein nicht weiterkommt, wird er geneigt sein, sich lieber zu verständigen. Dieser Verständigung mögen die folgenden Zeilen gewidmet sein.

Vielleicht ist in den letzten Jahren verschiedentlich zu stark betont worden, daß die Wasserkraftgewinnung das wichtigste und dringendste Bedürfnis sei, neben dem die Wünsche der Schiffahrt erst in zweiter Linie ständen. Das hing mit dem Krieg und dem Bedarf an Stickstoff und Aluminium zusammen. Ferner mit der Elektrizitätsversorgung, für die Kohlen gespart werden sollten. Die Gründe sind zwar heute noch zutreffend, die Friedensverhältnisse hätten aber auch ohne den eingetretenen Zusammenbruch zweifellos gezeigt, daß die gesamte, von Straßburg bis zum Bodensee noch zu gewinnende Wasserkraft von 3 Milliarden Kilowattstunden nicht auf einmal hätte abgesetzt werden können. Es wäre dementsprechend nur ein allmählicher Ausbau der Wasserkräfte möglich gewesen, und zwar in erster Linie dort, wo Schiffbarmachung ohne Wehre gar nicht denkbar ist, d. h. zwischen Basel und dem Bodensee. Unterhalb Basel hätte die Kraftgewinnung in Verbindung mit Kanalisierung jedenfalls in der obersten Strecke begonnen und sich allmählich nach Norden, nach Straßburg zu, ausgedehnt. Mit einem derartigen Vorgehen und auch mit dem Endergebnis der vollen Kanalisierung von Basel bis in die Nähe von Straßburg kann aber die Schweiz ganz einverstanden sein; es muß nur dafür gesorgt werden, daß die noch nicht kanalisierte Strecke zunächst anderweit schiffbar gemacht, d. h. reguliert wird. Ich mache damit keinen neuen Vorschlag, der versucht, die eine oder die andere Partei zu unterstützen, sondern ich glaube, ganz unparteiisch das empfehlen zu dürfen, was ich in meiner für den „Internationalen Rheinschiffahrtsverband" zu Konstanz und den „Nordostschweizerischen Verband für Schiffahrt Rhein—Bodensee" zu Goldach im Jahre 1913 bearbeiteten „Wirtschaftlichen Begründung der Rheinschiffahrt von Straßburg bis zum Bodensee" ausgeführt habe. Dort, Seite 13 der Verbandsschrift 26 der genannten Nordostschweizerischen Vereinigung, ist auf Grund vorhergegangener eingehender Berechnung folgendes ausgeführt:

„I. Für die Strecke Straßburg—Basel.

Die niedrigsten Schiffahrtkosten, 1,53 M für eine Tonne von Straßburg bis Basel oder 1,20 Pfennig für 1 tkm, erwachsen, wenn der Rhein unterhalb Basel auf längerer Strecke derart kanalisiert wird, daß auf dem kanalisierten Teile Schiffszüge von zwei 1000-t-Kähnen, durch einen Schraubendampfer von 500 PSi gezogen, verkehren können. Es müssen also neben die Wehre Schleusen von etwa 210 Meter Länge gelegt werden, was dem Vernehmen nach auch im Sinne des badischerseits aufgestellten Entwurfs liegt.

„Nur wenig teurer, 1,57 M für eine Tonne von Straßburg bis Basel oder 1,24 Pfennig für 1 tkm, ist der Betrieb mit Raddampfern von 1500 PSi, die zwei 1000-t-Kähne auf dem durchweg nur regulierten Rhein zu befördern vermögen . . .

„Der Unterschied zwischen den Schiffahrtkosten der kanalisierten Strecke gegenüber denen des regulierten Rheins (1,53 M/t gegen 1,57 M/t) ist übrigens so gering, daß beide Möglichkeiten als etwa gleichwertig zu betrachten sind und daß der kleine Vorsprung der Kanalisierung in das Gegenteil verkehrt würde, wenn die Schiffahrt einen erheblichen Teil der Kanalisierungskosten in Form erhöhter Abgaben tragen müßte.

„Man greift der späteren Entwicklung am wenigsten vor, wenn man dahin strebt, die Strecke Straßburg—Basel zunächst zu regulieren, soweit nicht eine Teilkanalisierung zwecks Kraftgewinnung innerhalb der zur Regulierung erforderlichen Zeit mit Bestimmtheit zu erwarten ist. Schreitet später die Kanalisierung fort, so sind zwar die Kosten der Regulierung in gewisser Weise umsonst aufgewendet; sie sind aber verhältnismäßig nicht erheblich und jedenfalls geringer als die bei einer sofortigen Kanalisierung auflaufenden Zinsen; auch leistet die Regulierung während der Uebergangszeit dem Verkehr alle wünschenswerten Dienste."

Also: Für die Schiffahrt ist die Kanalisierung kein Nachteil. Man kann aber mit der Kanalisierung der ganzen Strecke Straßburg—Basel so lange warten, bis der Elektrizitätsbedarf sie erfordert. Danach ergibt sich m. E. die für alle Beteiligten beste Lösung dadurch, daß zunächst nur ein Teil der Strecke Straßburg[1]) — Basel kanalisiert, der übrige aber gleichzeitig reguliert wird und daß die Kanalisierung entsprechend dem Kraftbedarf fortschreitet.

[1]) Wahrscheinlich wird das unterste Stück Straßburg—Altenheim oder Straßburg—Mittenweier auf 12 oder 32 km Länge (von insgesamt 127 km) überhaupt nie kanalisiert, sondern stets reguliert bleiben.

Alles Nähere muß weiteren technischen und wirtschaftlichen Untersuchungen vorbehalten werden. Ich möchte mich auch dazu nicht äußern, ehe genauere Unterlagen vorliegen, und nur noch einige Umstände hervorheben, die der vorgeschlagenen Lösung günstig zu sein scheinen.

Durch die scharfe Regulierung und Geradestreckung des Oberrheins in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts ist der im Strombett abgelagerte Kiesgrund in Bewegung gesetzt, wobei sich die obere und stärkste Gefällstrecke ausgetieft hat, während die Sohle des unteren Teils aufgehöht wurde. Beides war im allgemeinen nachteilig; es wäre erwünscht, wenn die Austiefung beschränkt, die Aufhöhung wieder beseitigt werden könnte. Die Kanalisierung wirkt der weiteren Austiefung entgegen, hebt sogar den Wasserspiegel stellenweise beträchtlich; die Regulierung vertieft die Sohle, namentlich wenn ihr von oben her kein neuer Kies zugeführt wird. Kanalisiert man nun oben, wo statt weiterer Vertiefung eine Erhöhung des Wasserspiegels erwünscht ist, und reguliert unten, wo eine Senkung von Sohle und Wasserstand zweckmäßig erscheint, so kann man allen Wünschen gerecht werden. Die Kanalisierung auf der unteren Strecke kann dann später erfolgen, wenn weitere Senkung verhütet werden soll.

Für technisch ausführbar halte ich die Regulierung; sie mag wegen des stärkeren Gefälles schwieriger sein als unterhalb Straßburg, sie wird aber erleichtert, wenn von der oberen zu kanalisierenden Strecke wenig Geschiebe zugeführt wird. Im übrigen sind die Verhältnisse für einen freien Strom so gut, wie auf keinem anderen deutschen Flusse. Bei einem Wasserstande, der mit ± 0 Baseler Pegel bezeichnet und durchschnittlich nur an 18 Tagen — meist im Winter — unterschritten wird, führt der Rhein bei Basel noch 450 cbm/sec. Die geringste überhaupt beobachtete Wassermenge beträgt 300 cbm; sie kann aber durch Regelung des Abflusses aus dem Bodensee erheblich erhöht werden. Demgegenüber beträgt das Niedrigwasser der Weser unterhalb Münden nach der Erhöhung durch die Edertalsperre 40 cbm und unterhalb Minden 60 cbm/sec. Das Niedrigwasser der Elbe unterhalb des kanalisierten Teils in Böhmen oder an der Landesgrenze bei Schandau erreicht nicht 50 cbm und kann bei günstigstem Wasserwirtschaftsplan durch die mehrfach erörterte Berauntalsperre auf knapp 140 cbm/sec. gebracht werden. Die Oder unterhalb Breslau geht bis auf 40 cbm hinab und soll nach Herstellung der vergrößerten Ottmachauer Talsperre 80 cbm/sec. führen. Sind in den erwähnten Fällen auch die Stromgefälle schwächer und die Wassergeschwindigkeiten geringer als am Oberrhein, so läßt doch dessen reichliche Niedrigwassermenge die Ausbildung eines Querschnitts zu, der während der ganzen Schiffahrtzeit bei 90 m Sohlenbreite eine Tiefe von 2 m besitzt, Maße, an die man beim Oberlauf aller anderen Ströme nicht denken kann.

Die Zeit, bis zu welcher die volle Wirkung der besseren Schiffbarmachung erhofft werden darf, wird durch die doppelseitige Bauweise nicht verlängert, sondern vielleicht verkürzt. Würde man nur regulieren, so wären dazu 10 bis 15 Jahre erforderlich, die Ausführung der vollen Kanalisierung würde reichlich ebensoviel Zeit bedingen. Stellt man aber anfangs nur einen Teil der Wehre her und reguliert währenddessen die übrige Stromstrecke, so wird dies erheblich schneller erfolgen. Jedenfalls kann daraus kein Grund gegen die teilweise Kanalisierung abgeleitet werden.

Hiernach wird sich bei gutem Willen ein Weg finden lassen, der sowohl den Wunsch baldiger Schiffbarmachung des Oberrheins, als auch die Absicht, Wasserkräfte zu gewinnen, erfüllt. Sollte sich dabei ein anderer Vorschlag finden, der noch besser ist als der von mir gemachte, so wird sich jeder darüber freuen, dem die Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee am Herzen liegt.

Sympher.

Berlin, im Januar 1919.

Eine neue Denkschrift zur Linienführung des Mittellandkanals

Wie in der vorigen Nummer dieser Zeitschrift berichtet, hat die preußische Regierung den Beginn des Baues der Kanalstrecke Hannover—Peine in Aussicht genommen und damit die Nordlinie aus den drei in Frage kommenden Projekten ausgeschieden. Bevor aber eine Entscheidung über die Weiterführung des Baues von Peine nach Magdeburg getroffen werden soll, wird den Beteiligten nochmals Gelegenheit gegeben werden, zu der nun doch offen bleibenden Wahl zwischen Mittel- und Südlinie Stellung zu nehmen. In diesem taktisch gewiß recht geschickt gewählten Zeitpunkt veröffentlicht die Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals zu Braunschweig unter dem Titel: „Die Vollendung des Mittellandkanals. Untersuchungen über eine zweckentsprechende südliche Linienführung, ihre volks- und kriegswirtschaftliche Bedeutung“ eine geschickt geschriebene Denkschrift, der schön ausgestattete Karten beigegeben sind. In dieser werden die bisher zugunsten der Südlinie angeführten Tatsachen nochmals in wirkungsvoller Weise zusammengestellt und durch reichhaltiges statistisches und beschreibendes Material über die volkswirtschaftlichen Verhältnisse der an der Südlinie beteiligten Gegenden ergänzt. Wir lassen hier den in der Denkschrift gegebenen „zusammenfassenden Rückblick“ im Wortlaut folgen:

„In der vorstehenden Denkschrift haben wir nachzuweisen versucht, daß durch die Weiterführung des Mittellandkanals zur Elbe in der südlichen Linienführung, durch Abzweigung eines Verbindungskanals zur Saale, Kanalisierung der Saale und durch Weiterführung eines Elster-Saale-Kanals nach Leipzig Wasserstraßenprojekte verwirklicht werden, die zum Teil eine lange Vorgeschichte haben und in ihren Teilabschnitten aus zwingenden Bedürfnissen heraus für sich gesondert zur Verwirklichung drängten. Die Zusammenfassung dieser einzelnen Teilprojekte zu einem organischen Ganzen, das die einzelnen Teile erst wirklich voll nutzbar macht, gibt dem vorliegenden Gesamtprojekt seine besondere Bedeutung.

Wie in dem technischen Teil auf Grund sorgfältiger Erhebungen und Berechnungen nachgewiesen ist, begegnet die technische Durchführung der einzelnen Teile des Projektes keinen außergewöhnlichen Schwierigkeiten. Die entstehenden einmaligen Baukosten und die laufenden Betriebskosten halten sich in normalen Grenzen.

Die Wasserversorgung sowohl der Hauptlinie wie der anschließenden Teilprojekte ist eine natürliche und gesicherte.

Die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens ist auch bei vorsichtiger Abwägung einwandfrei und enthält für den Unternehmer kein ungewöhnliches Risiko.

Die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung für das Kanaleinflußgebiet und darüber hinaus für die deutsche Volkswirtschaft ist im einzelnen nachgewiesen.

Die Rückwirkung auf die Rentabilität des Rhein-Weser-Elbe-Kanals ist gerade durch den Anschluß des sächsisch-thüringischen Industriegebiets günstig.

Der besondere Nutzen, welcher der allgemeinen Landeskultur aus den den Kanal versorgenden Talsperren erwächst, und das hohe militärische Interesse, welches durch das vorliegende Projekt gewahrt wird, geben dem Gesamtunternehmen eine ungewöhnliche allgemeine Bedeutung.

Demgegenüber können entgegenstehende Bedenken grundsätzlicher Art, wenn sie heute überhaupt noch geltend gemacht werden können, nicht ins Gewicht fallen. Die Widerstände innerpolitischer Art, welche seinerzeit den vollen Ausbau des Mittellandkanals verhindert haben, sind durch die Erfahrungen dieses Krieges wohl für alle Zeiten zum Schweigen verurteilt. Auch die Widerstände abweichender Interessen, denen keineswegs immer eine ausreichende Ueberzeugungskraft innewohnte, werden sich dem höheren Gesichtspunkte der allgemeinen Landeswohlfahrt unterzuordnen haben.

Nur in einem Punkte wird auch noch die Ansicht geteilt bleiben, nämlich darüber, ob der Weg von Hannover zur Elbe besser eine nördliche, mittlere oder südliche Richtung einschlagen soll.

Die geringfügigen Ersparnisse an Zeit und Kosten, die durch eine etwas kürzere nördliche oder mittlere Linie für den durchgehenden Verkehr einer bestimmten Verkehrsrichtung zu erzielen sind, stehen, wie wir nachgewiesen haben, in keinem Verhältnis zu dem durch die südliche Linienführung in anderen Beziehungen zu erzielenden Gewinn allgemeiner Art. Geheimer Baurat Ehlers, ein durchaus unbeteiligter und objektiv urteilender Sachkenner, sagt darüber in seiner Denkschrift „Binnenwasserstraßen des Ostens" (Danzig 1917):

„Für die Nordlinie spricht der Umstand geringerer Länge und kleinerer Schleusenzahl. Sie würde also für den Durchgangsverkehr günstiger sein. Die Südlinie erschließt aber eine sehr reiche Gegend mit zahlreichen Zuckerfabriken und Kalilagerstätten dem Wasserverkehr, so daß alle Wasserstraßen aus dieser Strecke einen sehr starken Verkehrszuwachs erfahren dürften. Ferner bietet die Südlinie den Vorteil, daß von ihr aus leicht ein kurzer Seitenkanal durch das Bodetal zur Saale hergestellt werden kann, so daß damit der Verkehr Halle—Leipzig auf dem kürzesten Wege zum Westen gelangen kann. Der Vorteil durch die Verbindung mit der reichen südlichen Gegend dürfte so groß sein, daß der Nachteil der geringen Mehrlänge des Weges von Westfalen nach Berlin dadurch weit übertroffen wird. Der einzige Umstand, der für die Nordlinie noch spricht, nämlich, daß die Anlieger der Nordlinie sich schon seit vielen Jahrzehnten auf die endliche Erbauung gefreut haben, und daß bei Herstellung der Südlinie die Hoffnungen getäuscht würden, kann dadurch gehoben werden, daß man das Stück der Nordlinie Magdeburg—Neuhaldensleben bis Gifhorn später noch herstellt, aber dann nicht von Gifhorn nach Hannover, sondern im Allertale weiter nach dem weit näheren Celle geht. Dort wird dann der Anschluß an die bereits für 500-t-Kähne ausgebaute, 117 km lange Schiffahrtsstraße zur Weser erreicht. Man würde auf diese Weise eine fast gerade Schiffahrtsstraße quer durch Deutschland von Böhmen bis Bremen erreichen. Hierdurch würde der Schiffahrtsknotenpunkt Magdeburg noch größere Bedeutung erlangen."

Wir haben bereits auf eine andere auch noch mögliche Lösung aufmerksam gemacht, die auch von Ministerialdirektor Dr. Sympher gelegentlich der Hannoverschen Tagung und bei anderen Gelegenheiten besonders betont wurde. Erheischt der Durchgangs-Massengüterverkehr zwischen dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und der Reichshauptstadt tatsächlich eine möglichst direkte und kürzeste Wasserverbindung, so ist jeder Umweg über Magdeburg auch nach dem vermittelnden Projekt zu vermeiden und statt dessen die gerade, direkte Linie zum Plaue-Kanal oder besser noch darüber hinaus nach Genthin zu wählen. Diese, wie oben erwähnt, bereits im Jahre 1870 von Meitzen vorgeschlagene Linienführung wird die vielleicht einmal notwendige Entlastung in der natürlichsten und zweckmäßigsten Form bringen.

Was jetzt vor allem not tut, ist der schleunigse Ausbau des allzu lange hinausgeschobenen Zwischenstücks des Mittellandkanals, der großen westöstlichen Wasserstraßenverbindung zwischen Rhein und Weichsel.

Hierbei haben insbesondere diejenigen Bundesstaaten, in deren Hoheitsgebiet die Endstrecke der geplanten Südlinie sowie die zu ihrer Wasserspeisung notwendigen Talsperren fallen, vorausschauend und tatkräftig mitzuwirken. Wie eine beigegebene Uebersicht zeigt, sind unmittelbar beteiligt die Bundesstaaten Preußen, Sachsen, Braunschweig und Anhalt, und, wie sie ebenfalls ersehen läßt, sind die Interessen der beteiligten Staaten auch bei den einzelnen Teilen des Projektes eng miteinander verflochten."

Im Einklang mit der bisher vom Zentral-Verein verfolgten Politik, seinerseits in den Kampf um die Wahl der zu bauenden Linie des Mittellandkanals nicht einzugreifen, enthalten wir uns auch jetzt einer Stellungnahme, geben aber dem Wunsche Ausdruck, daß mit möglichster Beschleunigung überhaupt irgendeine Linie zum Ausbau gelangt.

Leistungssteigerung der Binnenschiffahrt durch Verwendung von Scheinwerfern bei Nachtfahrten

Bearbeitet im Auftrage des Vereins für Elektrizitätsverwertung durch Ingenieur Meinert.

Es ist allgemein bekannt, daß unser Verkehrswesen schon während des Krieges mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte. Infolge der überstürzten Demobilmachung und der Abgabe eines erheblichen Teiles unseres rollenden Materiales an die Entente droht die Transportlage zu einer geradezu trostlosen zu werden. Eine allgemeine Besserung ist in absehbarer Zeit nicht zu erwarten, so daß jedes Hilfsmittel Beachtung verdient, das dazu beiträgt, die drohende Katastrophe abzuwenden.

Daß in erster Linie unsere Wasserstraßen zur Entlastung der Eisenbahnen herangezogen werden mußten, lag auf der Hand. Jedoch dürfte bei den heutigen Verhältnissen und der jetzigen Jahreszeit die Binnenschiffahrt schon häufig bis an die äußerste Grenze ihrer Leistungsfähigkeit belastet sein. Eine Steigerung ist nur noch möglich, wenn die langen Nächte gleichfalls zum Fahren ausgenutzt werden können. Dies ist durch Verwendung von Scheinwerfern möglich, wie es die nachstehenden Zeilen zu beweisen versuchen.

Bekannt sein dürften die Versuche, die die österreichische Regierung bereits vor längerer Zeit auf der Donau in dieser Hinsicht vorgenommen hat und die bewiesen haben, daß durch Verwendung von Scheinwerfern die Leistungsfähigkeit der Schiffahrt — sogar auf diesem, zum Teil recht schwierigem Fahrwasser — um etwa 30 Prozent gesteigert werden konnte.

Im Herbst 1918 haben nun auch in Deutschland entsprechende Versuche stattgefunden, und zwar auf der Havel, Oder, dem Pregel und Rhein. Hierbei hat es sich gezeigt, daß bei zweckmäßiger Verwendung von Scheinwerfern die Schleppzüge bei Nachtfahrten dieselbe Geschwindigkeit erreichen konnten wie am Tage. Schwierigkeiten verursachten während des Krieges lediglich die Beschaffung der erforderlichen Scheinwerfer nebst Zubehör, sowie die Freimachung des nötigen Bedienungspersonals. Diese Bedenken fallen jetzt jedoch fort! An Arbeitskräften, die die Scheinwerfer bedienen können, mangelt es nicht, die Scheinwerfer selbst nebst Zubehör können von der Heeresverwaltung käuflich erworben werden und sind entweder ohne weiteres oder nur mit geringen Montageunkosten für den neuen Zweck verwendbar.

Die in Deutschland vorgenommenen Versuche haben gezeigt, daß das bei unserem Heere in den letzten Jahren verwendete 33-cm-Glühlichtscheinwerfergerät allen Anforderungen genügt. Zweckmäßig werden — je nach Größe des Schleppdampfers und nach Schwierigkeit des Fahrwassers — 2 bis 4 Scheinwerfer auf dem Dampfer aufgestellt, und zwar seitlich vorwärts der Kommandobrücke bzw. des Steuermannes. Bei längeren Schleppzügen ist außerdem noch die Aufstellung eines weiteren Scheinwerfers auf dem letzten Schleppkahn angebracht, um den einzelnen Kähnen das Ansteuern sehr enger Stellen im Fahrwasser — z. B. Brückendurchlässe — zu erleichtern.

Das 33-cm-Glühlichtscheinwerfergerät besteht aus einem Scheinwerfer mit einem Parabolspiegel von 33 cm Durchmesser, in dessen Brennpunkt eine besonders konstruierte Glühlampe (mit einer mittleren sphärischen Lichtstärke von etwa 220 HK bei einer



Abb. 1.

Spannung von 12 Volt und einer Stromstärke von etwa 7 Ampere) angeordnet ist (Abb. 1). Die Speisung der Glühlampe erfolgt durch eine sechszellige Akkumulatorenbatterie, die eine Kapazität von 26 Amperen Strom besitzt, also einen Scheinwerfer etwa 3½ Stunden ununterbrochen betreiben kann (Abb. 2). Zum Aufladen der Akkumulatorenbatterien ist eine besondere Lademaschine vorhanden. Diese tragbare Benzindynamo ist auf einer Blechwanne von 52×63 cm aufmontiert und besitzt eine Gesamthöhe von 74 cm. Ihr Gewicht einschließlich Brennstoff und Oelfüllung beträgt etwa 75 kg (Abb. 3). Die Anordnung bei der Ladung sowie das Schaltungsschema hierbei zeigen die Abbildungen 4 und 5.

Der Scheinwerfer wird auf ein dreibeiniges Stativ aufgesetzt, dessen Kopf von unten in wagerechter und senkrechter Richtung gedreht werden kann (Abb. 6).

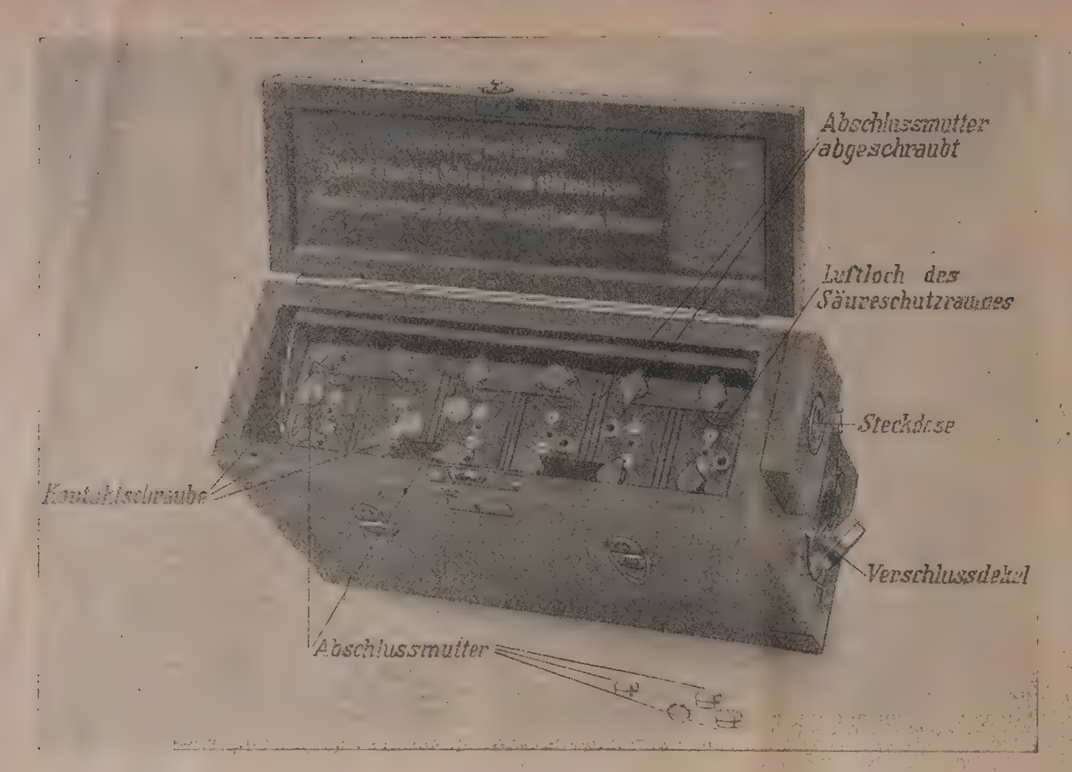


Abb. 2.

Bei der Verwendung der Glühlichtscheinwerfer auf den Schleppdampfern muß man zwischen solchen mit und ohne eigene elektrische Erzeugungsanlagen unterscheiden.

Auf letzteren ist der Betrieb der Scheinwerfer ohne weitere zeitraubende und kostspielige Montage möglich, indem man die Scheinwerfer an geeigneten Stellen des Schiffes mittels ihrer Stative aufstellt und sie durch Akkumulatorenbatterien speist, die ihrerseits wieder durch eine an Bord aufgestellte Lademaschine aufgeladen werden.

Für kleinere Schleppdampfer und nicht zu schwieriges Fahrwasser genügen zwei Scheinwerfer, so daß sich unter Zugrundelegung einer ununterbrochenen Leuchtdauer von etwa 12 bis 14 Stunden das für einen Dampfer erforderliche Gerät wie folgt zusammensetzt:

2 Scheinwerfer mit Spiegel und Glühlampe.
4 Stative.
2×4 = 8 Akkumulatorenbatterien mit Zubehör wie Füllsäure, Säureheber, Zellen- und Batterieprüfer.
2 Betriebskabel mit Strecker und Schalter.
1 Lademaschine mit Zubehör wie Ladetafel, Ladekabel, Werkzeug, Betriebsstoffbehälter, Zubehör- und Ersatzteile.

Der Preis für eine derartige Zusammenstellung stellt sich bei neuem Material auf etwa 5000 M, bei altem Material naturgemäß billiger, etwa auf 2000 bis 4000 M.

Verfügt der Schleppdampfer über eine eigene elektrische Krafterzeugungsanlage, so kann man die Scheinwerfer in Serienschaltung hieran anschließen. Entsprechende Vorschalt- und Parallelwiderstände sind hierbei vorzusehen.

Da es sich in diesem Falle im allgemeinen um größere Schleppdampfer handeln dürfte, sind zweckmäßig vier Scheinwerfer vorzusehen. Die Zusammenstellung des für einen Dampfer erforderlichen Materials ergibt sich dann wie folgt:

4 Scheinwerfer mit Spiegel und Glühlampe.
4 Stative.
4×4 = 16 Akkumulatorenbatterien mit Zubehör wie Füllsäure, Säureheber, Zellen- und Batterieprüfer.

Die Kosten stellen sich hierfür bei neuem Material auf etwa 4800 M. Dazu kommen dann noch die Kosten für Anschlußleitungen, Widerstände, Schalter und Montage. Auch können die oben genannten vier Stative fortfallen und dafür an Bord feste Aufstellvorrichtungen für die Scheinwerfer vorgesehen werden.

Bei den vorstehend erwähnten Anordnungen sind die Scheinwerfer unmittelbar von Hand durch besonderes Personal zu bedienen. Man kann natürlich auch ihre horizontale und vertikale Schwenkvorrichtung mittels Drahtseilübertragung von der Brücke (Steuermann) aus betätigen und dadurch Bedienungspersonal sparen.

Interessenten, die auf Grund vorstehender Ausführungen nähere Unterlagen wünschen, wenden sich an das Ingenieur-Komitee, Abteilung 3, Referat 1, Berlin W 62, Kurfürstenstraße 70, oder die Geschäftsstelle für Elektrizitätsverwertung E. V. Berlin W 57, Potsdamer Straße 68.

Zeitfragen der Binnenschiffahrt

Die unruhigen Zeitläufte beeinflussen die Leistungen der Binnenschiffahrt in ganz erheblichem Maße. Schon durch die Waffenstillstandsbedingungen ist eine Lahmlegung in der Hinsicht erfolgt, daß die eisenbahnseitige Wagenstellung eine noch zögerndere wurde, als sie es schon vorher war. Dadurch ist der Betrieb an den Umschlagplätzen sehr erschwert, die Entlöschung und Beladung der Schiffe verzögert worden. Mit einer Besserung ist erst zu rechnen, wenn die Tätigkeit der Eisenbahnreparaturwerkstätten sich erfolgreicher gestaltet haben wird. Das hängt aber wieder von der ganzen Gestaltung der Arbeiterbewegung ab, die schon seit einigen Monaten auf uns lastet. Ihre Entwicklung im Bergbau hat es mit sich gebracht, daß das allerwichtigste Transportgut der Binnenschiffahrt, die Steinkohlen, in ganz rapidem Maße hinsichtlich ihrer Beförderungsziffern herabgegangen sind, und das zu einer Zeit, wo günstiger Wasserstand, milde Witterung, reichlich vorhandene Arbeitskräfte und Transportgefäße zu einer noch vermehrten Benutzung der Wasserwege geradezu herausforderten. Wenn im Gegensatz zu früheren Zeiten

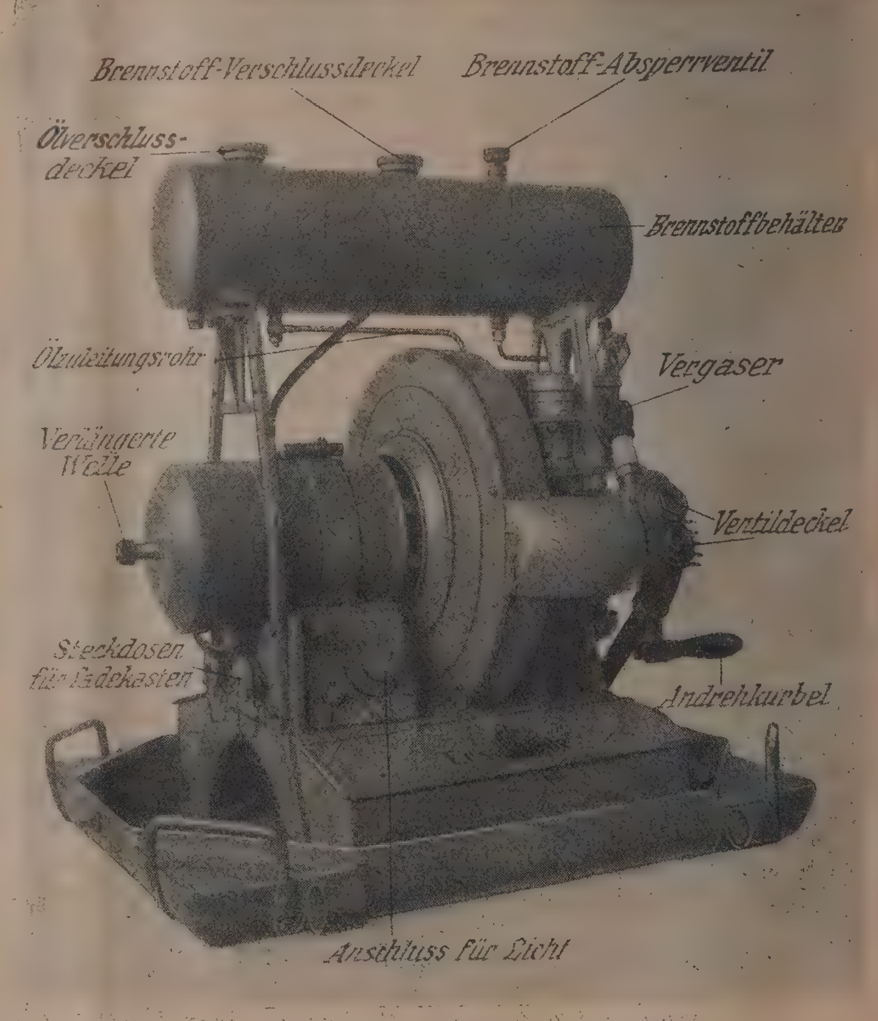


Abb. 3.
(Zu dem Artikel: Leistungssteigerung der Binnenschiffahrt durch Verwendung von Scheinwerfern bei Nachtfahrten.)

die Wasserfrachten sich bei solchen Verhältnissen nicht verbilligen, sondern sich noch erhöhen, so hat dies eben seinen Grund darin, daß sämtliche Unkosten sich noch steigerten. Die Arbeitszeit ist verkürzt, die Löhne wurden teuerer, die Betriebskosten desgleichen, hierdurch wieder die Schlepplöhne. Die Abgaben sind ganz wesentlich erhöht, kurz, es ist eine Schraube ohne Ende.

Was die schon früher erwähnte Gestaltung der Arbeiterverhältnisse in der Binnenschiffahrt anbelangt, so ist zunächst zu erwähnen, daß in den Gewerkschaften, die für die Binnenschiffahrt in Frage kommen (Transportarbeiter- und Maschinistenverband) eine Spaltung stattgefunden hat, die zur Gründung eines neuen Verbandes der Binnenschiffer führte. Der Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt in Hamburg hat jedenfalls zunächst mit den alten Verbänden ein Provisorium getätigt, welches vom 1. Januar bis zum 31. März 1919 läuft und innerhalb dessen Dauer die Verhandlungen über einen endgültigen Vertrag weitergeführt werden. Das Provisorium (für die Elbe, Oder und die Märkischen Wasserstraßen vereinbart) regelt in erster Linie die Arbeitszeit, und da man, dem wechselnden Betriebsbedürfnis folgend, den Achtstundentag während der Fahrt nicht zeitlich festlegen konnte, hat man bestimmt, daß acht Stunden Nachtruhe, ununterbrochen und an Mann und Schiff gebunden, gewährleistet werden, die in die Zeit von 4 Uhr nachmittags bis 8 Uhr morgens fallen. Der Beginn dieser Ruhezeit wird vom Kapitän oder Steuermann bestimmt. Die Mannschaften haben drei freie Tage im Monat, von denen einer ein Sonntag sein muß. Die Löhne sind

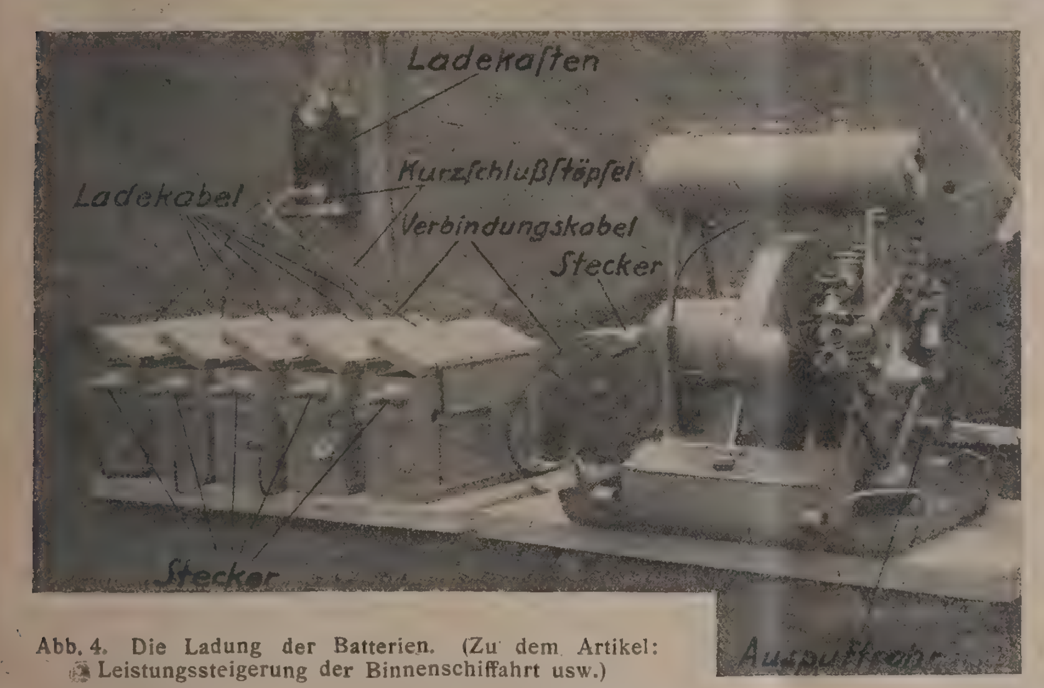


Abb. 4. Die Ladung der Batterien. (Zu dem Artikel: Leistungssteigerung der Binnenschiffahrt usw.)

für jede Mannschaftsart genau festgesetzt und wesentlich erhöht. Auch verschiedene andere Bestimmungen sind getroffen. Da der Arbeitgeberverband nur die großen und mittleren Betriebe umfaßt, so finden auch noch weitere Verhandlungen, z. B. mit dem Verein der Dampfschiffsbesitzer auf den Märkischen Wasserstraßen, statt, um den besonderen Anforderungen des Betriebes der Einzelschiffsbesitzer gerecht zu werden. Dies dürfte auch noch seitens des Zentralverbandes der Schifferinnungen für die Einzelkahnschiffer geschehen.

Im allgemeinen wird ja jetzt der Arbeitsvertrag (Tarifvertrag) eine festere Einrichtung werden, nachdem er durch reichsbehördliche Anordnung vom 23. Dezember 1918 eine gesetzliche Grundlage dergestalt erhalten hat, daß Tarifverträge für ganze Gewerbegruppen als rechtsverbindlich vom Reichsarbeitsamt mit der Wirkung erklärt werden können, daß Einzelabmachungen ungünstigerer Art ungültig sind. Eine Gleichstellung der Unternehmer wird dem Gewerbe sicher nicht schaden und vor allem auch zur Stärkung der Organisation führen, weil jeder einzelne sich wahren wird, dann übereilte Einzelabmachungen zu treffen. Die vorerwähnte Anordnung brachte auch eine gesetzliche Regelung der Angestellten- und Arbeiterausschüsse sowie des Schlichtungswesens. Sie ist im übrigen von einer neuen Verordnung vom 4. Januar 1919 gefolgt worden, welche sich auf die Einstellung, Entlassung und Entlohnung gewerblicher Arbeiter während der Zeit der wirtschaftlichen Demobilmachung erstreckt. Diese Anordnung bringt endlich den drangsalierten Unternehmern, von denen die Wiedereinstellung der Kriegsteilnehmer verlangt wird, Rechtsgrundlagen und Richtlinien, wie sie hierbei und bei der in vielen Fällen dadurch notwendig werdenden Entlassung anderer Arbeitskräfte zu verfahren haben.

Für die Uebergangswirtschaft in der Binnenschiffahrt sind bekanntlich vom Zentralverband der Schifferinnungen verschiedene Forderungen aufgestellt worden. Diese wurden auch schon in der Schiffahrtsabteilung beraten. Eine der Forderungen ist die Bildung von Frachtausschüssen, wird sich aber wohl in dieser Form nicht erfüllen, dagegen in der von Schifferbetriebsverbänden. Wenn auch die große Mehrzahl der Privatschiffer, z. B. auf den Märkischen Wasserstraßen, schon seit Jahren gut organisiert ist, so hat es doch leider noch immer recht viele Privatschiffer gegeben, die den Organisationsgedanken verschmähten und die, unterstützt durch Leute, die an Frachten durch

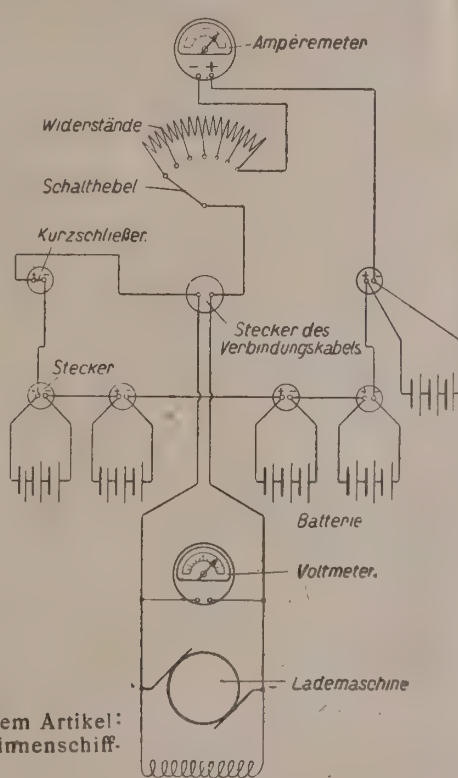


Abb. 5. Ladeschema. (Zu dem Artikel: Leistungssteigerung der Binnenschiffahrt usw.

Handel verdienen wollen, ihren organisierten Berufsgenossen entgegen arbeiteten. Im Verlaufe des Krieges hat sich dies ja, nicht zuletzt unter dem Einflusse der Schiffahrtsabteilung, wohl etwas gebessert, die Wiederkehr früherer Verhältnisse muß aber verhütet werden. Denn angesichts unserer ganzen Wirtschaftslage dürfen wir uns in Zukunft weder den Luxus von Arbeitskämpfen noch von Konkurrenzkämpfen erlauben und so werden auch die Außenseiter sich endlich in die Organisation fügen müssen, wenn anders sie nicht auf die Ausübung ihres Gewerbes verzichten wollen.

R. Huth.

Schiffahrtrecht und verwandte Gebiete

Die Versicherung von Schiff und Frachtgut.

Ueber den Umfang der Haftung des Versicherers bei der Versicherung von Schiffen gegen die Gefahren der Binnenschiffahrt enthält das Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag (V.V.G.) in dem §§ 129 ff. nähere Bestimmungen.

Nach der grundlegenden Vorschrift des § 129 V.V.G. trägt der Versicherer bei der Versicherung von Gütern gegen die Gefahren der Beförderung auf Binnengewässern alle Gefahren, denen die Güter während der Dauer der Versicherung ausgesetzt sind. Gleiches gilt bei der Versicherung von Schiffen gegen die Gefahren der Binnenschiffahrt. Nach Absatz 2 dieser Bestimmung haftet der Versicherer ferner auch für den Schaden, den der Versicherungsnehmer infolge eines Zusammenstosses von Schiffen dadurch erleidet, dass er den einem Dritten zugefügten Schaden zu ersetzen hat.

Bemerkenswert ist im einzelnen zunächst, dass nach Wortlaut des Gesetzes der Versicherer alle Gefahren trägt. Wie im Gebiet der Seeversicherung die Haftung des Versicherers nicht auf die eigentlichen Seeunfälle begrenzt ist, beschränkt sich demnach seine Haftung auch bei der Binnenschiffahrtsversicherung nicht auf die eigentlichen Schiffahrts- oder sonstigen Transportunfälle, umfaßt vielmehr alle Unfälle des Schiffes auf seiner Reisestrecke; insbesondere trägt der Versicherer auch die durch sogenanntes nautisches Verschulden hervorgerufenen Gefahren der Schiffahrt, mit Ausnahme des Falles eines böswilligen Verhaltens des Schiffers.

Bei der Frage des nautischen Verschuldens kommt in Betracht, wem die nautische Führung des Schiffes zusteht. Diese Frage wird dann vielfach sehr zweifelhaft, wenn mehrere Schiffe zu einem Schleppzuge vereinigt sind. Ein Fall dieser Art lag der

Entscheidung des Reichsgerichtes vom 17. Dezember 1904 (Bd. 59 S. 309) zugrunde.

Das Reichsgericht führte in dieser Entscheidung zu dieser Frage aus, daß sich allgemeine Regeln darüber, wem die nautische Führung des Schleppzuges in bezug auf den einzuschlagenden Kurs obliege, nicht aufstellen lassen. „In einem Falle", so wird in dem Urteil ausgeführt, „wird dies ausschließlich Sache des Schleppers sein, und das geschleppte Schiff nichts zu tun haben, als dem Schlepper aufmerksam nachzusteuern; in einem anderen Falle wird die Leitung ausschließlich dem geschleppten Schiff obliegen, und der Schlepper nichts zu tun zu haben, als die von diesem anbefohlenen Bewegungen auszuführen. Ein Beispiel für den ersteren Fall ist der aus einer größeren Anzahl von Anhangsfahrzeugen bestehende Binnenschleppzug, ein Beispiel

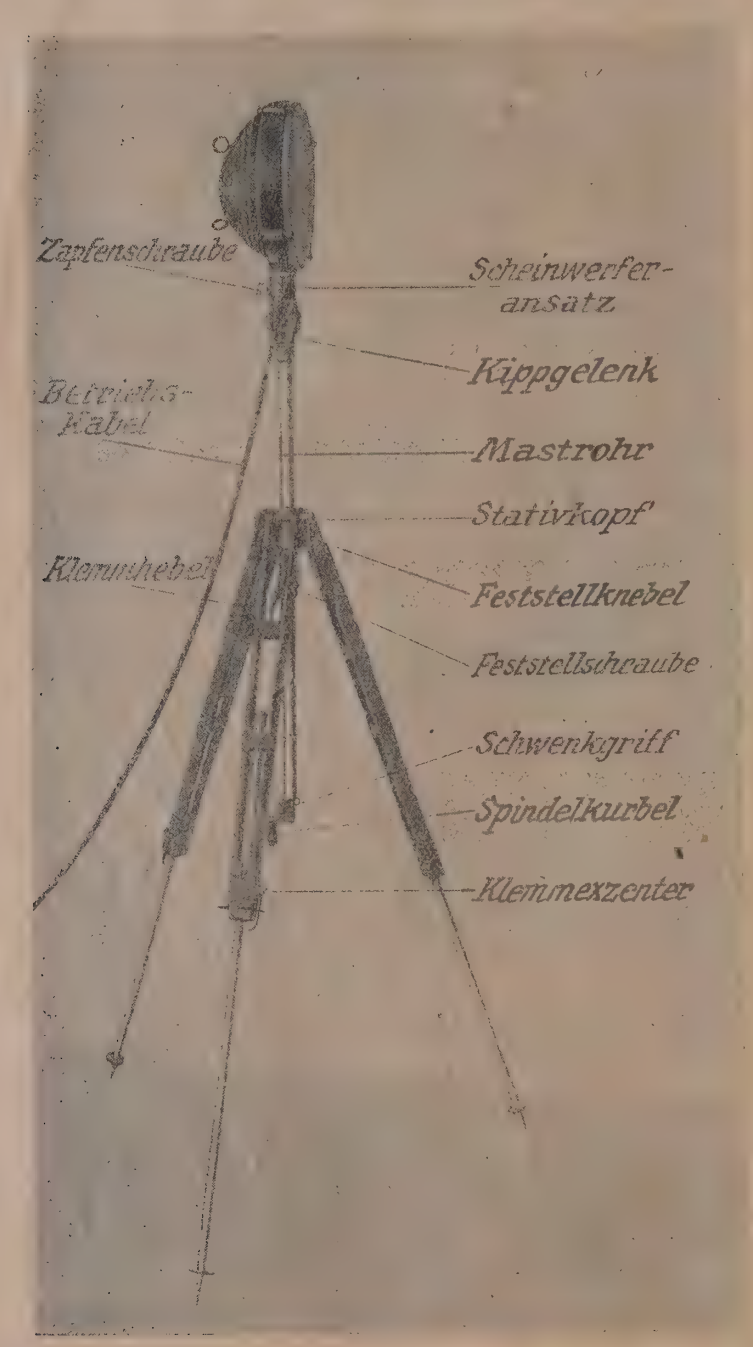


Abb. 6. Stativ. (Zu dem Artikel: Leistungssteigerung der Binnenschiffart usw.)

der zweiten Art das große Seeschiff im Hafen, das zu seiner Fortbewegung zwei oder drei kleine, an verschiedenen Stellen dicht bei ihm vertaute Schlepper angenommen hat."

Gegenstand der Transportversicherung im allgemeinen ist das Interesse daran, daß ein bestimmter Transport ohne Unfall verläuft; es können, wie das Gesetz ausdrücklich hervorhebt, sowohl Güter wie Schiff versichert werden. Der Begriff des Schiffes ist im V. V. G. nicht bestimmt. Das Binnenschiffahrtsgesetz versteht hierunter (§ 1) ein zur Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmtes und hierzu von dem Schiffseigentümer verwendetes Schiff. Diese Begriffsbestimmung ist auch für das Versicherungsgesetz als maßgebend zu erachten; der Zweck der Beförderung ist daher ohne Belang, jedenfalls ist durchaus nicht erforderlich, daß das Schiff zum Erwerbe durch Schiffahrt bestimmt ist (E. R. G. vom 24. Mai 1902, Bd. 51, S. 330).

Da das Versicherungsgesetz den Begriff der Transportgefahr — das Risiko des Versicherers — nicht bestimmt, so haftet der Versicherer bei der Transportversicherung von Gütern oder Schiffen nur für die im Versicherungsvertrage bestimmten und genau bezeichneten Transportgefahren, wenn eine derartige Abgrenzung des Risikos des Versicherers vertraglich erfolgt ist. Denn es unterliegt keinem Zweifel, daß eine vertragsmäßige Begrenzung der Haftung des Versicherers rechtlich zulässig ist. Die Begrenzung der Haftung des Versicherers kann in dem Versicherungsvertrage sowohl hinsichtlich der Ursachen der Transportgefahren, wie auch bezüglich Höhe und Art des zu ersetzenden Schadens seitens des Versicherers erfolgen.

Abgesehen von einer vertraglichen Einschränkung des Risikos des Versicherers gilt jedoch im Gebiet der Transportversicherung der wichtige Grundsatz der Universalität der gedeckten Gefahren, wie aus dem Wortlaut des § 129 V. V. G. („der Versicherer trägt alle Gefahren") mit unzweifelhafter Deutlichkeit hervorgeht. Als Ursachen der gedeckten Gefahren werden in dem § 820 H. G. B., der auch im Gebiet der Binnenschiffahrtsversicherung maßgebend ist, als Beispiele aufgezählt: Eindringen des Wassers, Strandung, Schiffbruch, Sinken, Feuer, Explosion, Blitz, Erdbeben, Beschädigung durch Eis, Krieg und Verfügung von hoher Hand, Diebstahl, Raub, Plünderung und sonsige Gewalttätigkeiten, Unredlichkeit und Verschulden der Schiffsbesatzung u. a. m. Hierbei kann sich der Versicherer von seiner Haftung auch nicht durch den Beweis entlasten, daß der eingetretene Schaden mit dem Transport in keinem ursächlichen Zusammenhang steht und auch ohne den Transport entstanden sein würde. Eine Ausnahme hiervon enthält jedoch der § 132 V. V. G. Er bestimmt nämlich, daß bei der Versicherung eines Schiffes der Versicherer nicht für den Schaden haftet, der daraus entsteht, daß das Schiff in einem nicht fahrtüchtigen Zustand ist oder nicht gehörig ausgerüstet oder bemannt die Reise antritt. Ebensowenig haftet der Versicherer für den Schaden, der nur eine Folge der Abnutzung des Schiffes im gewöhnlichen Gebrauch ist, oder nur durch Alter, Fäulnis oder Wurmfraß verursacht wird (Absatz 2). Da, wie bemerkt wurde, der Grundsatz der Universalität der gedeckten Gefahren gilt, so ist der Versicherer für letztere Ausnahmefälle bei Ablehnung seiner Haftung im Prozeß beweispflichtig.

Da nach § 129 Abs. 2 Satz 2 V. V. G. der Versicherer auch für den Schaden haftet, den der Versicherungsnehmer infolge eines Zusammenstoßes von Schiffen dadurch erleidet, daß er den einem dritten zugefügten Schaden zu ersetzen hat, so ist die genommene Versicherung des Schiffes zugleich Haftpflichtversicherung. Dieser Schaden, den der Versicherer zu decken hat, wird zutreffend als indirekter Kollisionsschaden bezeichnet.

Ist die Versicherung nach Inhalt des abgeschlossenen Versicherungsvertrages besonders gegen die Schadensersatzpflicht aus Zusammenstößen genommen, so gelten die Regeln über die Haftpflichtversicherung (R. G. 59, S. 158). Bemerkenswert ist im übrigen, daß der Zusammenstoß mit einem Schiff erfolgen muß und es auf dessen Beschaffenheit im übrigen nicht ankommt (R. G. Bd. 51 S. 330, Hafenpolizeidampfer). Nicht dagegen liegt ein Zusammenstoß mit einem Schiff bei Kollision mit Landungspontons, Fährprähmen, Baggermaschinen, Badeflößen, Seetonnen usw. vor (R. G. Bd. 35 S. 113), es sei denn, daß die Versicherung vertraglich auch auf solche Fälle ausgedehnt wird, was vielfach zu geschehen pflegt.

Bemerkenswert ist an dieser Stelle noch, daß von dem Schiffseigner ein Schadensersatzanspruch nicht geltend gemacht werden kann, wenn sein Schiff infolge des Verschuldens einer Person der Besatzung eines anderen ihm gehörenden Schiffes beschädigt worden ist oder hierdurch ein Zusammenstoß verursacht worden ist (Urteil des Reichsgerichtes vom 2. Dezember 1899, Bd. 45, S. 51 ff.; Bd. 51, S. 363).

Bei einer laufenden Transportversicherung kommt die einzelne Versicherung dadurch zustande, daß ein unter die Polize fallender Transport verwirklicht wird; ein Schaden, der vor Beginn eines Transportes eintritt, fällt daher nicht unter die Versicherung (R. G. E. vom 15. Mai 1912; „Recht" 1912, Nr. 2445).

Nach der gesetzlichen Regelung haftet der Versicherer für alle Gefahren. Nach dem Urteil des Oberlandesgerichtes Dresden vom 10. März 1911 haftet daher der Versicherer auch für den Schaden, der durch die Auslieferung des Gutes an eine nicht zum Empfang berechtigte Person entsteht. Jedoch kann sich der Versicherer von dieser Haftung für alle Gefahren stets durch den Nachweis befreien, daß der Schaden mit der Beförderung nicht in ursächlichem Zusammenhang steht und auch ohne Beförderung eingetreten sein würde. In dieser Beziehung geben die Bestimmungen des V. V. G. selbst noch Sondervorschriften; so haftet der Versicherer gemäß § 131 Abs. 2 V. V. G. insbesondere nicht für einen Schaden, der durch die natürliche Beschaffenheit der Güter, namentlich inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckungen, sowie durch mangelhafte Verpackung der Güter oder durch Ratten oder Mäuse verursacht wird. Ferner haftet der Versicherer nicht für einen Schaden, den der Versicherungsnehmer vorsätzlich oder fahrlässig verursacht. Da der Versicherungsnehmer zu dem Versicherer in einem vertraglichen Schuldverhältnis steht, so haftet er gemäß § 278 R. G. B. auch für das Verschulden seiner Hilfspersonen, so daß also der Versicherer gemäß § 130 V. V. G. auch dann nicht für einen Schaden haftet, wenn dieser Schaden von einer Hilfsperson des Versicherungs-

nehmers — nicht also von diesem selbst — vorsätzlich oder fahrlässig verursacht wird.

Eine Ausnahme von dieser Befreiung des Versicherers bei schuldhafter Verursachung des Schadens durch den Versicherungsnehmer oder seine Hilfsperson macht jedoch der § 130, S. 2 V. V. G. bei der Versicherung eines Schiffes gegen die Gefahren der Binnenschiffahrt. Hier hat er nämlich auch den von dem Versicherungsnehmer durch eine fehlerhafte Führung des Schiffes verursachten Schaden zu ersetzen, es sei denn, daß dem Versicherungsnehmer eine bösliche Handlungsweise zur Last fällt.

Eine Befreiung von seiner Haftung tritt dagegen wiederum zugunsten des Versicherers bei der Schiffsversicherung ein, wenn der Schaden daraus entsteht, daß das Schiff in einem nicht fahrtüchtigen Zustand oder nicht gehörig ausgerüstet oder bemannt die Reise antritt, oder wenn der Schaden nur eine Folge der Abnutzung des Schiffes im gewöhnlichen Gebrauch ist, oder nur durch Alter, Fäulnis oder Wurmfraß verursacht wird (§ 132 V. V. G.). Ferner haftet der Versicherer bei der Versicherung von Gütern für einen Schaden nicht, der von dem Absender oder dem Empfänger in dieser Eigenschaft vorsätzlich oder fahrlässig verursacht wird (§ 131 Abs. 1 V. V. G.); hierbei kommen jedoch nur solche Schäden in Betracht, die sich zwischen der Annahme durch den Frachtführer und der Ablieferung an den Empfänger ereignet haben (Begründung zum V. V. G., S. 131).

Der Begriff des Versicherungswertes und die Berechnung der Höhe des Schadens wird in § 140 V. V. G. näher bestimmt. Als Versicherungswert der Güter gilt hiernach der gemeine Handelswert, in Ermangelung hiervon der gemeine Wert, den die Güter am Ort der Absendung in dem Zeitpunkt haben, welcher für den Beginn der Versicherung maßgebend ist (nämlich gemäß den §§ 134 bis 136 V. V. G.); hinzugerechnet werden die Versicherungskosten sowie die Kosten, welche bis zur Annahme der Güter durch den Frachtführer entstehen. Der Handelswert der Güter im Sinne dieser Vorschrift bestimmt sich nach dem Marktpreise derselben, der gemeine Wert nach dem unter normalen Verhältnissen zu erzielenden Verkaufspreis. Dieser sich so ergebende Wert der Güter gilt auch bei dem Eintritt des Versicherungsfalles als Versicherungswert, so daß also Veränderungen des Versicherungswertes während der Versicherungsdauer keine Bedeutung mehr haben. Der Betrag des Schadens wird nach § 140 Abs. 3 V. V. G. berechnet, und zwar in Bruchteilen des Versicherungswertes der Güter. Haben nämlich die Güter eine Beschädigung erlitten, so ist bei der Berechnung des Schadens festzustellen, in welchem Verhältnis der Handelswert oder gemeine Wert, den die Güter in unbeschädigtem Zustand am Ablieferungsorte haben würden, zu dem Werte steht, den sie dort im beschädigten Zustand haben. Die Ermittelung des Wertes selbst, den die Güter im beschädigten Zustand haben, erfolgt durch öffentlichen Verkauf oder, wenn der Versicherer einwilligt, durch Abschätzung, wie dies auch für den auch hier maßgebenden § 875 H. G. B. ausdrücklich bestimmt ist. Der öffentliche Verkauf der Güter erfolgt gemäß der Vorschrift des § 383 Abs. 3 B. G. B., also durch den Gerichtsvollzieher oder einen zu Versteigerungen befugten anderen Beamten oder einen öffentlich angestellten Versteigerer öffentlich, wobei Zeit und Ort des Verkaufs unter allgemeiner Bezeichnung der Güter öffentlich bekannt zu machen sind. Der Versicherer hat hierbei die Besichtigungs-, Abschätzungs- und Verkaufskosten gemäß § 875 Abs. 3 H. G. B. zu tragen.

In den Bedingungen des Transportversicherungsvertrages wird vielfach die Haftung des Versicherers für Teilverlust ganz oder in bestimmten Fällen ausgeschlossen, so daß also der Versicherer nur für Totalverlust der versicherten Güter oder des versicherten Schiffes ersatzpflichtig ist. In solchen Fällen trifft den Versicherungsnehmer im Prozeß die Beweislast dafür, daß ein Totalverlust von Gut oder Schiff vorliegt, wenn der Versicherer dies bestreitet und Teilverlust der versicherten Gegenstände behauptet. Ist Totalverlust der Güter festgestellt, so wird der Versicherungswert derselben gemäß § 140 V. V. G. festgestellt; als solcher gilt also der gemeine Handelswert derselben und in Ermangelung dessen der gemeine Wert der Güter am Absendungsort.

Der Umfang der Gefahr bei der Transportbeförderung der Güter auf der Eisenbahn — also mit dieser bis zu dem Ort, wo das Schiff liegt zum Beispiel — wird in § 135 V. V. G. dahin bestimmt, daß unter die Versicherung gegen die Gefahren der Beförderung von Gütern auf dieser auch die Beförderung zur Eisenbahn, sowie die Beförderung von der Eisenbahn an den Empfänger fällt. wenn sie durch die Eisenbahnverwaltung oder unter ihrer Verantwortlichkeit erfolgt. Der Versicherer trägt demnach nicht nur die Gefahren der Beförderung des Gutes, sondern auch die Gefahr der Lagerung der Güter, gleichgültig, ob die Lagerung auf der Versandstation, der Bestimmungsstation oder einer Zwischenstation stattfindet; jedoch endigt die Haftung des Versicherers, wenn die Güter wegen eines Ablieferungshindernisses von der Eisenbahn selbst auf Lager genommen werden (§ 70 Abs. 2 der Eisenbahnverkehrsordnung, Begründung S. 134). In den Versicherungsbedingungen vieler Versicherungsgesellschaften ist jedoch die Haftung des Versicherers für die auf der Versandstation oder Bestimmungsstation liegenden Güter meist der Zeit nach beschränkt, dann aber auch die weitere Bestimmung getroffen, daß der Versicherer auch dann, wenn die Eisenbahn die Güter wegen eines Ablieferungshindernisses auf Lager genommen hat, noch während einer bestimmten Zahl von Tagen weiter haftet. Derartige Bestimmungen des Versicherungsvertrages sind selbstverständlich rechtswirksam und für die Beteiligten verbindlich, da sie der gesetzlichen Bestimmung des § 135 V. V. G., der übrigens nicht zwingender Natur ist, keineswegs widersprechen.

Bezüglich der Beförderung der versicherten Güter durch ein Schiff enthält der § 137 V. V. G. eine Sonderbestimmung. Von dem Grundsatze ausgehend, daß die Beförderung der versicherten Güter auch durch dasjenige Schiff zu erfolgen hat, mit welchem dies nach dem Inhalt des Versicherungsvertrages geschehen sollte, ist von dem Gesetz in Absatz 1 dieser Bestimmung vorgeschrieben, daß der Versicherer nicht haftet, wenn die versicherten Güter in anderer Art als mit diesem Schiff befördert werden. Diese Vorschrift läßt sich jedoch nicht ohne Ausnahme durchführen. Eine solche Ausnahme, bei der also der Versicherer gleichwohl haftet, ist zunächst dann gegeben, wenn die Güter nach Beginn der Versicherung infolge eines Unfalles, für den der Versicherer haftet, mit einem anderen als dem in dem Versicherungsvertrage bestimmten Schiff oder zu Lande befördert werden (Absatz 2); denn in diesem Falle ist die Aenderung der Beförderung auf einen durch die Versicherung gedeckten Umstand, nämlich den Unfall, zurückzuführen. Voraussetzung ist jedoch immer, daß die Versicherung bereits begonnen hat, und zwar gemäß § 134 Abs. 2 V. V. G., also mit dem Zeitpunkt, in welchem die Güter von dem Frachtführer zur Beförderung oder zur einstweiligen Verwahrung aufgenommen werden, wenn die Beförderung nicht sofort erfolgen kann. Wird also vor diesem bestimmten Beginn der Versicherung die Beförderungsart geändert, also z. B. ein anderes Schiff ausgewählt, so haftet der Versicherer selbst dann nicht, wenn das ohne Wissen und Einwilligung des Versicherungsnehmers geschieht (Gerhard—Hagen § 137 Anm. 2 Kommentar zum V. V. G.). Eine weitere Ausnahme gilt ferner von dem erwähnten Grundsatz dann, wenn nach dem Beginn der Versicherung ohne Zustimmung des Versicherungsnehmers die Beförderung geändert oder die Reise aufgegeben wird. In diesem Falle bleibt also die Haftung des Versicherers gleichwohl bestehen, und zwar gleichgültig, ob diese Aenderung auf einem, an sich nicht unter die Versicherung fallenden Unfall beruht oder nicht, ob sie auf Zufall beruht oder mit dem Willen der Beförderungsperson vorgenommen wurde, ob sie gerechtfertigt war oder nicht. Demnach haftet der Versicherer nicht nur, wenn die Güter auf der geänderten Reisestrecke von einem eigentlichen Schiffsunfall betroffen werden, sondern auch dann, wenn die Reise aufgegeben wird und die Güter an dem Aufbewahrungsort durch einen nichtversicherungspflichtigen Unfall oder aus sonstigen Gründen verloren gehen oder beschädigt werden (Gerhard-Hagen Anm. 3 zu § 137). Voraussetzung dieser Haftung des Versicherers gemäß § 137 Abs. 2 S. 2 V. V. G. ist jedoch stets, daß die Aenderung der Beförderung oder die Aufgabe der Reise ohne Zustimmung des Versicherungsnehmers erfolgt war; hatte der Versicherungsnehmer die Aenderung der Beförderung oder der Aufgabe der Reise zugestimmt, so verbleibt es wieder bei dem in Abs. 1 ausgesprochenen Grundsatz, daß der Versicherer nicht haftet.

Einer im Einzelfalle erklärten speziellen Zustimmung des Versicherungsnehmers steht die von vornherein in dem Frachtvertrage ganz allgemein erklärte Zustimmung zu einer etwaigen Aenderung der Beförderung, die sogenannte Konnossementsklausel, gleich (R. G. E. 23. I. 1906, Priv.-A.-V. 5, 71). Will daher der Versicherungsnehmer die Versicherung auch auf eine solche etwaige Aenderung der Beförderung ausgedehnt haben, so muß er die Zustimmung des Versicherers zu dieser Konnossementsklausel einholen. Stimmt der Versicherer dann zu, dann erstreckt sich seine Haftung auch auf eine Aenderung der Beförderung nach Beginn der Versicherung, die mit Zustimmung des Versicherungsnehmers erfolgt war. Eine Verpflichtung des Versicherers, dem Versicherungsnehmer dieses Erfordernis seiner Zustimmung bei Abschluß des Versicherungsbetrages bekannt zu geben, besteht jedoch bei dieser Konnossementsklausel in dem Frachtvertrage nicht (O. L. G. Hamburg 15. Mai 1906, Priv.-A.-Vers. 5, 82).

Haftet der Versicherer gemäß Abs. 2 bei Aenderung der Beförderungsart gleichwohl weiter, so umfaßt die Versicherung gemäß Abs. 3 des § 137 V. V. G. auch die Kosten der Umladung und der einstweiligen Lagerung, sowie die Mehrkosten der Beförderung. Jedoch haftet der Versicherer selbstverständlich nicht über die Versicherungssumme hinaus. Liegt eine Unterversicherung vor, so treffen die Kosten den Versicherer nur zu einem verhältnismäßigen Teil, wie sich aus § 56 in Verbindung mit Abs. 3 des § 137 V. V. G. ergibt (Begründung S. 135).

Von dem Grundsatz, daß der Versicherer nur bis zur Höhe der Versicherungssumme haftet, macht der § 144 V. V. G. eine Ausnahme dahingehend, daß Aufwendungen, die der Versicherungsnehmer zur Abwendung der Minderung des Schadens gemäß § 62 V. V. G. macht, dem Versicherer ohne Rücksicht darauf zur Last fallen, ob sie zusammen mit der übrigen Entschädigung die Versicherungssumme übersteigen, soweit der Versicherungsnehmer diese Aufwendungen für geboten halten durfte. Zu diesen Aufwendungen gehören insbesondere die Rettungskosten bezüglich der Güter; bei den Ausbesserungskosten kommt es darauf an, ob sie den zu ersetzenden Schaden selbst bilden oder zur Abwendung oder Minderung des Schadens aufgewendet

worden sind (Hagen-Bruck Anm. 4 zu § 144 V. V. G.). Eine Befreiung von dieser Ausdehnung seiner Haftung auf derartige Aufwendungen steht jedoch dem Versicherer gemäß § 145 V. V. G. dann offen, wenn er dem Versicherungsnehmer vor bereits erfolgter Aufwendung dieser Beträge zur Abwendung oder Minderung des Schadens oder zur Wiederherstellung oder Ausbesserung der versicherten Sache die Erklärung zugehen läßt, daß er sich nunmehr durch die Zahlung der Versicherungssumme befreien wolle. Der Versicherer kann sich also nach dem Eintritt des Versicherungsfalles durch Zahlung der Versicherungssumme in dieser Weise und unter dieser Voraussetzung — Zugehen seiner Erklärung vor Aufwendung dieser Beträge — befreien (§ 145 V. V. G.), der Versicherer hat somit das Wahlrecht, ob er den Versicherungsnehmer diese Aufwendungen ohne eine diesbezügliche Erklärung machen lassen will oder ob er ihm rechtzeitig, d. h. vor der Aufwendung dieser Kosten, die Erklärung zugehen lassen will, daß er sich durch Zahlung der Versicherungssumme befreien wolle. Allein das Zugehen dieser Willenserklärung des Versicherers ist entscheidend, also derjenige Zeitpunkt, in welchem er dem Versicherungsnehmer die Möglichkeit der Kenntnisnahme von dieser Erklärung verschafft hat; daher ist es auch unerheblich, ob der Versicherungsnehmer noch in der Lage ist, weitere Aufwendungen zu verhindern.

Der Umfang des Risikos des Versicherers kann selbstverständlich vertraglich näher bestimmt und abgegrenzt werden. Macht allerdings der Versicherungsnehmer seinen Entschädigungsanspruch dem Versicherungsnehmer gegenüber geltend, so ist letzterer dafür beweispflichtig, daß einer dieser Ausnahmefälle vorliegt. Dem Versicherungsnehmer liegt lediglich der Nachweis des erlittenen Schadens bezüglich Grund und Höhe nach ob. Anders ist es lediglich dann, wenn in dem Versicherungsbetrage nicht die Transportgefahr als solche, sondern nur bestimmte einzelne Gefahren übernommen worden sind. In diesem Falle ist der Versicherungsnehmer auch dafür beweispflichtig, daß der Schaden durch eine unter die Versicherung fallende Gefahr nach Inhalt des Versicherungsvertrages verursacht worden ist.

Wie in allen Versicherungszweigen, so gilt auch im Gebiet der Transportversicherung der Grundsatz des § 67 Abs. 1 S. 1 V. V. G., daß Ansprüche auf Ersatz des Schadens, die dem Versicherungsnehmer gegen einen Dritten zustehen, insoweit auf den Versicherer übergehen, als dieser dem Versicherungsnehmer den Schaden ersetzt. Dieser Uebergang des Schadensersatzanspruches des Versicherungsnehmers gegen einen Dritten auf den Versicherer kann gemäß § 67 Abs. 1 S. 2 nicht zum Nachteil des Versicherungsnehmers geltend gemacht werden. Nach ausdrücklicher Bestimmung des § 148 V. V. G. soll jedoch letztere Bestimmung im Gebiet der Transportversicherung nicht zur Anwendung kommen. Diese Einschränkung des § 67 Abs. 1 Satz 2, daß nämlich der Uebergang des Schadensersatzanspruches des Versicherungsnehmers gegen einen Dritten auf den Versicherer nicht zum Nachteil des Versicherungsnehmers geltend gemacht werden kann, paßt nach dem Kommissionsbericht (I. S. 96) deshalb nicht für die Transportversicherung, weil bei ihr einmal in erheblichem Umfange teilweise Selbstversicherung vereinbart wird, ferner bei ihr Ersatzansprüche gegen Dritte eine nicht unbedeutende Rolle spielen und schon für die Prämienberechnung von Einfluß sind. Der Ersatzanspruch des Versicherungsnehmers gegen einen Dritten (oder mehrere Dritte — also z. B. gegen denjenigen Schiffseigner, der den Zusammenstoß schuldhafterweise verursacht hatte, und somit dem Versicherer schadensersatzpflichtig ist — geht also demnach auf den Versicherer auf alle Fälle gemäß § 67 V. V. G. über, und zwar selbst dann, wenn dieser Uebergang dem Versicherungsnehmer zum Nachteil gereicht.

Gemäß § 142 V. V. G. ist bei der Versicherung von Gütern der Versicherer nicht berechtigt, das Versicherungsverhältnis wegen einer unabhängig von dem Willen des Versicherungsnehmers eingetretenen Erhöhung der Gefahr oder wegen einer Veräußerung der versicherten Güter zu kündigen. Der Versicherungsnehmer ist nicht verpflichtet, eine solche Gefahrerhöhung oder Veräußerung dem Versicherer anzuzeigen. Nach § 143 V. V. G. wirkt, wenn bei der Versicherung eines Schiffes das Versicherungsverhältnis, während das Schiff unterwegs ist, von dem Versicherer wegen einer unabhängig von dem Willen des Versicherungsnehmers eintretenden Erhöhung der Gefahr oder wegen Veräußerung des Schiffes gekündigt wird, die Kündigung nicht vor Beendigung der Reise. Tritt während dieses bezeichneten Zeitraumes ein Versicherungsfall ein, so wird die Verpflichtung des Versicherers zur Leistung nicht dadurch berührt, daß die Anzeige der Gefahrerhöhung oder der Veräußerung unterblieben ist. Ist die Verpflichtung zur Anzeige schon vor dem Beginn der Reise verletzt, so finden diese Bestimmungen nur dann Anwendung, wenn die Gefahrerhöhung oder die Veräußerung dem Versicherer vor dem Beginn der Reise bekannt geworden ist (Abs. 2). Bei der Zwangsversteigerung des versicherten Schiffes finden die Vorschriften über die Veräußerung entsprechende Anwendung (Abs. 3).

Nach der allgemeinen Bestimmung des § 27 Abs. 1 V. V. G. kann sich der Versicherer, wenn unabhängig von dem Willen des Versicherungsnehmers eine Erhöhung der Gefahr eintritt, dadurch von der Haftung befreien, daß er das Versicherungsverhältnis unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von einem Monat kündigt, und die gleiche Befugnis hat er gemäß § 70 Abs. 1 V. V. G. dann, wenn die versicherte Sache — das Schiff z. B. — veräußert wird. Nach der Begründung können nun diese allgemeinen Bestimmungen auf die Transportversicherung nicht ohne erhebliche Einschränkungen zur Anwendung gebracht werden. „Denn da der Versicherungsnehmer," so heißt es in dieser Hinsicht hier, „wenn die Güter oder das Schiff den Gefahren der Reise schon ausgesetzt sind, oft außerstande sein wird, für den noch nicht zurückgelegten Teil der Reise unter angemessenen Bedingungen eine anderweitige Deckung zu finden, so darf bei der Transportversicherung eine nach dem Beginn der Reise erfolgende Kündigung jedenfalls nicht vor deren Beendigung wirksam werden. Bei einer derartigen Beschränkung würde aber das Kündigungsrecht, soweit es sich um Güterversicherung handelt, nahezu jede praktische Bedeutung verlieren und § 142 Satz 1 schließt es deshalb für solche Versicherungen gänzlich aus. Damit werden zugleich die Bestimmungen des § 27 Abs. 2 und der §§ 28, 71 über die Anzeige der Gefahrenerhöhung oder der Veräußerung gegenstandslos; denn die Anzeige bezweckt nur, dem Versicherer die Möglichkeit zu geben, sich im Wege der Kündigung seiner Haftung zu entledigen." Diese Einschränkungen der erwähnten allgemeinen Bestimmungen des V. V. G. in der Transportversicherung sind, wie ersichtlich, sehr einschneidender Natur. Bemerkenswert ist noch, daß der Beginn der Reise im Sinne dieser prinzipiellen Bestimmungen der §§ 142, 143 V. V. G. der Zeitpunkt der Einnahme der Ladung ist, wie wohl mit Gerhard Hagen (Anm. 3 zu dieser Bestimmung) anzunehmen sein wird, obwohl die Frage nicht ganz zweifelsfrei ist.

Eine weitere wichtige Bestimmung des V. V. G. für das Gebiet der Transportversicherung gibt der § 145, nach dem der Versicherer berechtigt ist, sich durch Zahlung der Versicherungssumme von allen weiteren Verbindlichkeiten zu befreien. Von diesem Grundsatze macht nur der Satz 2 dieser Bestimmung in zeitlicher Beziehung eine Einschränkung. Hiernach bleibt nämlich der Versicherer zum Ersatz der Kosten, die zur Abwendung oder Minderung des Schadens oder zur Wiederherstellung oder Ausbesserung der versicherten Sache verwendet worden sind, so lange verpflichtet, als nicht seine Erklärung, daß er sich durch Zahlung der Versicherungssumme befreien wolle, dem Versicherungsnehmer zugegangen ist. Bemerkenswert ist bei dieser Bestimmung einmal, daß dieses Recht des Versicherers erst nach Eintritt des Versicherungsfalles zur Entstehung gelangt, also während des Laufens der Versicherung aufschiebend bedingt ist, nämlich aufschiebend bedingt durch das Ereignis des Eintrittes des Versicherungsfalles, ferner, daß aber auch eine Frist für die Ausübung dieses Rechtes auf seiten des Versicherers gesetzlich nicht bestimmt worden ist. Gemäß Satz 2 muß, wie erwähnt, die Erklärung des Versicherers, daß er sich durch Zahlung der Versicherungssumme befreien wolle, dem Versicherungsnehmer zugegangen sein. Für das Zugehen dieser Willenserklärung des Versicherers ist die allgemeine Bestimmung des § 10 V. V. G. maßgebend. Wenn also der Versicherungsnehmer seine Wohnung geändert hat, die Aenderung aber dem Versicherer nicht mitgeteilt hat, so genügt für die so bezeichnete Willenserklärung des Versicherers die Absendung eines eingeschriebenen Briefes nach der letzten dem Versicherer bekannten Wohnung. In diesem Falle wird aber dann die Willenserklärung des Versicherers erst in dem Zeitpunkt wirksam, in welchem sie ohne die Wohnungsänderung bei regelmäßiger Beförderung dem Versicherungsnehmer zugegangen sein würde. Bei einer Verlegung des Gewerbebetriebes des Versicherungsnehmers gilt Entsprechendes.

Wenn die Transportversicherung für eine Reise genommen worden ist, die teils zur See, teils auf Binnengewässern oder zu Lande ausgeführt wird, so sollen nach der Bestimmung des § 147 V. V. G. auf die Versicherung, auch soweit sie die Reise auf Binnengewässern oder zu Lande betrifft, die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über die Seeversicherung entsprechende Anwendung finden. Unberührt bleiben nach Satz 2 dieser Bestimmung nur die Bestimmungen des § 133 Abs. 2 Satz 2, des § 134 Abs. 2 und des § 135 über die Dispache des Schiffers, über den Beginn und das Ende der Versicherung, sowie über die Haftung des Versicherers für die Beförderung zu und von der Eisenbahn.

Das Gesetz will also die Reise rechtlich einheitlich, nicht für jeden Abschnitt getrennt, behandelt wissen, wie ohne weiteres ersichtlich ist. Dabei kommt aber nicht das V. V. G., sondern die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches über die Seeversicherung zur entsprechenden Anwendung. Entsprechende Anwendung heißt hier so viel, als der Anwendung der Bestimmungen des Seeversicherungsrechtes nicht ganz offensichtlich die Natur der Sache und die Lage der Umstände entgegensteht. Bemerkenswert ist hierbei vor allem, daß gemäß § 905 H. G. B. die Ansprüche aus der Seeversicherung erst in fünf Jahren verjähren, während nach der Binnentransportversicherung eine zweijährige Verjährung gesetzlich vorgesehen ist.

Es verbleibt demnach bei einer derartigen gemischten Reisestrecke gemäß § 905 H. G. B. stets bei der fünfjährigen Verjährungsfrist, mag der Versicherungsschaden auch während der Reise auf einem Binnengewässer entstanden sein. Ferner ist bemerkenswert die hier anwendbare Bestimmung des § 818 H. G. B., nach der die Nichtanzeige des Versicherungsfalles seitens des Versicherungsnehmers den Versicherten berechtigt, von der Entschädigungssumme den Betrag abzuziehen, um den sie sich bei rechtzeitiger Anzeige gemindert hätte.

Rechtsanwalt Dr. Werneburg, Köln a. Rh.

Kleine Mitteilungen

Eine großzügige Umladepolitik zur Linderung des Wagenmangels. Um den durch den Wagenmangel erhöhten Verkehrsschwierigkeiten zu begegnen, hat der Kölner Zivilingenieur Albert Pietrkowski eine Schrift erscheinen lassen (in Ziemsens Verlag, Wittenberg), welche sich mit der Umladung der Massengüter befaßt. Es wird darin zunächst die Frage untersucht, wie die Umladung sich in die Theorie des Transportwesens einordnet. Sodann werden die technische Entwicklung der Umlademechanik und die Umladekosten von Schaufelgut beleuchtet. Die Umladekosten werden mit den Transportkosten verglichen, welche zu entrichten sind bei der Fahrt auf Binnengewässern, auf Kanälen und in der Seeschiffahrt. Es wird festgestellt, daß in Deutschland die Kanalbenutzung für die meisten Schaufelgutsendungen überhaupt nur in Betracht kommen kann, wenn die maschinelle Umladung in möglichst vollkommener Weise restlos durchgeführt wird. Damit wird der Kern der ganzen Frage berührt: das Verhältnis der Umladezeit zur Umlaufgeschwindigkeit der Transportmittel, insbesondere der Güterwagen. Die von einem Güterwagen der deutschen Eisenbahnverwaltungen in einem Jahr durchlaufene Kilometerzahl betrug im Durchschnitt in den Jahren 1871 bis 1880 14 793 Kilometer, in den Jahren 1901 bis 1905 aber 16 933 Kilometer, 1908 war sie bereits auf 18 114 Kilometer gestiegen. Das gibt bei 300 Arbeitstagen eine tägliche Fahrtlänge von 60 Kilometer, die in drei Stunden durchfahren werden, während unsere Güterwagen danach also 21 Stunden stehen. Die Lösung des Problems ist also in einer Verschiebung der 21 Stehstunden zugunsten der 3 Rollstunden zu suchen. Gelingt es, das Verhältnis von 21 : 3 nur auf 19 : 5 zu bringen, so würde das z. B. für unsere 230 000 Kohlenwagen einer Vermehrung des Wagenparks um 24 211 Stück oder einer Kostenersparnis von 70 Millionen Mark gleichkommen. Diese Beschleunigung des Wagenumlaufs ist in erster Linie durch Abkürzung des Aufenthalts auf den Belade- und Entladestationen, durch Beschleunigung der Beladung und Entladung zu erreichen. Der Verfasser schlägt eine großzügige staatliche Umladepolitik zur Lösung des Problems vor. Die Eisenbahnverwaltungen müssen grundsätzlich die Beladung und Entladung des Schaufelgutes selbst in die Hand nehmen, wobei Ausnahmen zugunsten der großen Privatunternehmungen wie Zechen, Hüttenwerke usw., die eigene Güterbahnhöfe besitzen, gemacht werden können. In kurzen Umrissen ist die technische Lösung folgende: Jeder größere Güterbahnhof erhält eine Ladestraße, die als Hochbahn ausgebildet ist, unter der sich Taschen von verschiedenen Größen, von einer bis zu zehn Wagenladungen fassend, befinden. Alle mit Schaufelgut beladenen Wagen werden sofort nach Eintreffen auf diese Ladestraße verschoben, mit fahrbaren Kippern in die Taschen verteilt, worauf sie sofort für weitere Verwendung frei sind. Zum Beladen von Waggons wird eine besondere Taschenreihe von ähnlicher Ausführung angelegt, über der sich eine Zufuhrstraße mit Gleis befindet, von der aus das Gut in die Taschen gestürzt wird. Aus diesen wird es dann, sobald Waggons frei sind, in diese abgezapft. Die Taschenanlage wirkt also als Ausgleichsbehälter. Die Eisenbahn kann die Waggons beladen und entladen, wann sie will, und ist vom Empfänger unabhängig, wie dieser von der Waggonbestellung unabhängig ist. Die Beladung und Entladung der Waggons erfordert so nur eine bis zwei Stunden, die Kosten können durch entsprechende Verladegebühren gedeckt werden. Die Kosten stellen sich sehr niedrig, weil beim Betriebe eines Bahnhofs, wo eine große Zahl von Beteiligten in Betracht kommt, ein weit günstigeres Verhältnis zwischen tatsächlicher Tagesbelastung und theoretischer durchschnittlicher Tagesbelastung sich ergeben muß als bei einem einzelnen Empfänger. Die Ausnutzung der Güterwagen kann dadurch so gesteigert werden, daß sicher ohne Erhöhung des Wagenbestandes der Wagenmangel mit seinen verderblichen Folgen für das Wirtschaftsleben bald der Vergangenheit angehören wird. Auch ein wertvolles Stück sozialpolitischer Arbeit durch Haushalten mit der Menschenkraft und somit im Interesse der kulturellen Hebung des Arbeiterstandes könnte so geleistet werden.

Deutsche Volksw. Correspondenz.

Die Lage der Binnenschiffahrt im November 1918. Für die Rheinschiffahrt wird folgendes berichtet: Die in den Duisburg-Ruhrorter Häfen angekommenen Kohlenmengen waren im Verhältnis zu dem zur Verfügung stehenden Laderaum auch im November belangreich. Der Rheinwasserstand ist täglich zurückgegangen, so daß bereits Mitte des Monats die großen Kähne kaum die Hälfte ihrer Ladefähigkeit ausnutzen konnten. Es mangelte dadurch an Laderaum, und die Frachten bewegten sich in steigender Richtung. Da die Leistungsfähigkeit bei niedrigem Wasserstande sehr begrenzt ist und größere Dampfer kaum mehr bis St. Goar gelangen konnten, lag die Bewältigung des gesamten Schleppverkehrs den nur in der Minderzahl vorhandenen Raddampfern ab; infolgedessen ist auch der Mangel an Schleppkraft außergewöhnlich groß gewesen und die geladenen Kähne mußten tagelang auf Schleppkraft warten. Die Schlepplöhne hatten einen Hochstand erreicht wie selten zuvor. Trotzdem war der Versand nach den oberrheinischen Stapelplätzen sehr lebhaft. Leider konnten die in Süddeutschland ankommenden Fahrzeuge wegen des ununterbrochen herrschenden, immer kritischere Formen annehmenden Wagenmangels nur mit großen Verspätungen entleert werden, wodurch der Umlauf der Kähne große Verzögerungen erlitt und der Mangel an Kahnraum weiter verschärft wurde. In den Mainzer und Gustavsburger Häfen war das Umschlagsgeschäft außerordentlich stark, da alle für den Main bestimmten Fahrzeuge wegen des Kleinwassers aufgeleichtert werden mußten. Ein Dammbruch bei Dankersen am Rhein-Hannover-Kanal hat die Schiffahrt von Hannover vollständig zum Stillstand gebracht. Trotz der größten Anstrengungen, die Ausbesserung des Dammes zu vollenden, war zu Ende des Berichtsmonats der Zeitpunkt der Wiederaufnahme des Verkehrs noch nicht abzusehen.

Die Neckarschiffahrt war fast während des ganzen Monats November infolge niedrigen Wasserstandes behindert. Erst gegen Ende des Monats trat eine Besserung ein, so daß der Betrieb wieder aufgenommen werden konnte. Nach dem vorliegenden Bericht kann jedoch die weitere Gestaltung des Frachtenverkehrs nicht vorausgesehen werden.

Ueber die Verkehrsverhältnisse auf der Elbe wird berichtet: Die infolge der Demobilmachung hervorgerufene starke Inanspruchnahme der Eisenbahnbetriebsmittel und die dadurch bedingte weitere Einschränkung des Privatgüterverkehrs hat auch auf den Schiffahrtsverkehr insofern nicht unerheblichen Einfluß ausgeübt, als zeitweilig Stockungen in den Zufuhren nach den Umschlagplätzen eintraten. Immerhin waren die Talverschiffungen an den sächsischen Umschlagplätzen, hauptsächlich von Brennstoffen, im großen und ganzen rege und es war auch ausreichend Kahnraum vorhanden; dabei ist noch zu erwähnen, daß durch die eintretende Entlassung der Kriegsteilnehmer der bisherige Mannschaftsmangel in der Schiffahrt allmählich geringer und somit auch wieder mehr Kahnraum verfügbar wird. Die aus dem Kriegsdienst zur Entlassung kommenden Schiffsmannschaften werden ohne weiteres wieder in ihre Stellen, die sie vor dem Kriege innehatten, eingesetzt.

Die Kohlenverschiffungen von Böhmen werden immer geringer, da nur noch von einigen in deutschen Händen befindlichen Schächten Kohlen zur Elbe geliefert werden.

An der Mittelelbe nahmen die Salzverladungen ihren Fortgang, wenn hier auch durch den schon erwähnten Wagenmangel Störungen eingetreten sind. Der Bergverkehr ab Hamburg ist dauernd ohne Belang, und die Kähne müssen von Hamburg größtenteils leer nach der Mittel- und Oberelbe zwecks Wiederbeladung zurückgenommen werden.

Die Witterungsverhältnisse während des Betriebsmonats waren für die Ausübung des Schiffahrtsbetriebes günstig. Die kurze Frostperiode hatte zwar Eisbildung zur Folge, doch sind dadurch Störungen im Schiffahrtsbetriebe nicht eingetreten. Der Wasserstand blieb im Berichtsmonat wiederum sehr niedrig, und der tiefste Stand betrug am 30. November 200 cm am Dresdener Pegel. Eine in den letzten Tagen des Monats eintretende kurze Wuchswelle wurde lediglich durch das Niederlegen der Elbewehre und einzelner Moldauwehre verursacht und kann nicht als normaler Wuchs angesehen werden.

Die Schiffahrt auf den Märkischen Wasserstraßen ist während des Monats November keinen Störungen ausgesetzt gewesen. Im Gegenteil hat durch die Verschärfung der Verhältnisse im Eisenbahnverkehr die Beschäftigung derjenigen Dampferlinien, welche regelmäßig Eilverbindungen zwischen Berlin und verschiedenen anderen Plätzen unterhalten, noch zugenommen. Auch im Ortsverkehr Groß-Berlin hat die Verwendung von Schiffen zu allerlei Beförderungen noch zugenommen. Die Verladung von Massengütern und die Ankunft derselben, namentlich von Kohlen, sind geringer geworden, weil eine ausreichende Wagengestellung von und zu den Verladungsplätzen nicht möglich gewesen ist. Zwecks Durchführung des Abkommens vom 15. November 1918 zwischen Arbeitgeberverbänden und Gewerkschaften wurden Verhandlungen eingeleitet, die Ende des Monats aber noch nicht abgeschlossen waren.

Die **Handelskammer zu Berlin** hat folgende Denkschrift über die Fortführung des Mittellandkanals an das Preußische Ministerium für öffentliche Arbeiten gerichtet:

„Mit dem jüngst veröffentlichten Beschlusse des Preußischen Staatsministeriums, den Mittellandkanal zunächst auf der Straße von Misburg nach Peine fortzuführen, scheint die ursprünglich geplante nördliche Führung des Kanals Hannover—Elbe aufgegeben und nur noch die Wahl zwischen der sogenannten Mittel- und der Südlinie gelassen worden zu sein, welche das Stück Misburg—Peine gemeinsam haben können und erst weiter östlich auseinandergehen.

Wenn dieser wichtige Beschluß gefaßt wurde, ohne die Gründe dafür zuvor der Oeffentlichkeit, sowie insbesondere auch dem Landeswasserstraßenbeirate, als dem zuständigen Organe der Staatsverwaltung, zu unterbreiten und dadurch Gelegenheit zur Prüfung und Stellungnahme zu geben, so wird sich dieses zunächst überraschende Vorgehen aus dem dringenden Bedürfnis zur Beschaffung von Notstandsarbeit sowie aus der zeitweiligen Behinderung des Reiseverkehrs erklären. Da die Nord- und die Mittellinie vom Standpunkt des großen Durchgangsverkehrs, der den unbedingten Anspruch auf den kürzesten Weg hat, nahezu gleichwertig erscheinen und da eine ausreichende technische

Prüfung der Mittellinie seitens der Bauverwaltung vorausgesetzt werden muß, so haben wir gegen die Linie Misburg—Peine wirtschaftliche Bedenken nicht zu erheben, zumal da deren Bau willkommenen Zwang zur baldigen Weiterführung bis zur Elbe in sich schließt. Wir sind aber der Ueberzeugung, daß, bei gerechter Abwägung der Gesamtinteressen, für diese Weiterführung nun nur noch die Mittellinie in Betracht kommen kann, während die billigen Ansprüche der Südinteressenten durch anschließende Kanäle und Bahnen zu befriedigen sind. Nur noch die Mittellinie bietet ferner Gewähr für die von uns für unbedingt notwendig gehaltene Ueberführung des Kanals über die Elbe auf einer Brücke, unter Vermeidung einer Spiegelkreuzung, während solche Hochführung bei der Südlinie überhaupt nicht oder nur unter unverhältnismäßigen Mehrkosten möglich erscheint.

Aus Mitteilungen der Handelkammern Hamburg und Lübeck über die Besprechung mit Eurer Exzellenz am 19. v. M. haben wir gern ersehen, daß vor der Entscheidung über die Führung von Peine zur Elbe die Regierung die genügende Anhörung der beteiligten Wirtschaftskreise rechtzeitig nachzuholen gedenkt. Wir glauben erwarten zu dürfen, daß auch wir hierbei werden zugezogen werden."

Veräußerung von Heeres- und Marinebeständen. Dem Vernehmen nach sind die Vorarbeiten des Reichsverwertungsamtes auf verschiedenen Wirtschaftsgebieten bereits so weit vorgeschritten, daß in absehbarer Zeit mit der Veräußerung größerer Bestände auf mehreren Stoffgebieten gerechnet werden kann. Organisationen, welche Bezug von Rohmaterialien oder Fabrikaten aus Heeres- oder Marinebeständen wünschen, wird empfohlen, sich mit dem Reichsverwertungsamt unmittelbar in Verbindung zu setzen.

Ihr fünfzigjähriges Geschäftsjubiläum beging am 1. Januar die Firma Robert Meyhoefer, eine der bekanntesten und bedeutendsten Speditions- und Schiffahrtsfirmen im Osten. 1869 in Tilsit von Herrn R. Meyhoefer gegründet, siedelte die Firma im Frühjahr 1873 nach Königsberg über. Zunächst nur als Binnenreederei tätig, wurde mit dem Eintritt des jetzigen Seniorchefs, Kommerzienrats Justus Haslinger, im Jahre 1896 insbesondere die Großspedition über See aufgenommen. Mit dem Ausscheiden des Herrn Meyhoefer im Jahre 1910 traten die Herren Assessor a. D. Erich Haslinger und Oswald Haslinger als Teilhaber in die Firma ein. Einem Teil der Provinz ist die Firma Robert Meyhoefer als Geschäftsstelle des Tilsiter Dampfervereins in Tilsit besonders bekannt geworden. Wie wir hören, hat die Firma ihr bisheriges Verhältnis zu dieser Gesellschaft gekündigt, um sich der Binnenschiffahrt in großzügiger Form anzunehmen. Die Firma betreibt seit einigen Jahren auch Seeschiffsmaklerei; eine Zweigniederlassung wurde in Pillau gegründet, weitere Niederlassungen an anderen Plätzen sind beabsichtigt.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Aus verwandten Vereinen

Zentralverband der Schifferinnungen-, Vereine und Freunde der Binnenschiffahrt E. V. zu Berlin. Am 8. Januar fand unter Vorsitz von Direktor Vortisch die Hauptversammlung statt. Ende des Jahres 1918 gehörten dem Verbande 13 Innungen und Vereine mit 1125 Mitgliedern (davon 207 wegen Einziehung zum Heeresdienst beitragsfrei) und 48 Einzelmitglieder an. Die Einnahmen (einschließlich Ueberschuß aus Petroleumverkauf) beliefen sich auf 1536 M, die Ausgaben auf 1843 M, der Fehlbetrag wurde aus dem Vermögen gedeckt. Die Petroleumversorgung ging mit 31 320 l an acht Stellen (Fürstenberg/Oder, Fürstenwalde, Plaue, Eberswalde, Hohensaaten, Neu-Ruppin, Zehdenick, Anklam und Demmin) vor sich. Neben seiner schriftlichen Tätigkeit hatte der Verband Gelegenheit, durch seinen Vorsitzenden in 27 Sitzungen bei den verschiedensten Stellen vertreten zu sein, um die Angelegenheiten der Privatschiffer wahrzunehmen. Der Vorsitzende war auch als Mitglied des Wasserstraßenbeirats für die Märkischen Wasserstraßen, des Oderwasserstraßenbeirats, des Landeswasserstraßenbeirats und schließlich auch des Bezirkseisenbahnrats Berlin-Stettin tätig. Die Verhandlungen am 8. Januar galten zunächst einer ausführlichen Besprechung der gegenwärtigen Lage der Privatschiffer und den sich daraus ergebenden Forderungen, die bereits vom Vorsitzenden in Eingaben an die zuständigen Stellen niedergelegt worden sind. Des weiteren befaßte man sich sehr eingehend mit den von der Schiffahrtsabteilung für die Uebergangswirtschaft geplanten Betriebsverbänden, welche den Zweck haben sollen, die Privatschiffer der einzelnen Stromgebiete restlos zusammenzufassen, hierdurch einem ungezügelten Wettbewerb vorzubeugen und so zu verhüten, daß ein Niedergang der Schiffahrt stattfindet.

Verein der Dampfschiffsbesitzer und Führer auf den Märkischen Wasserstraßen zu Berlin. Am 19. Dezember fand unter Vorsitz des Herrn Hermann Hertzer die Monatsversammlung statt. Es wurde berichtet, daß der Regierungspräsident zu Potsdam mitteilte, daß die Anbringung weiterer Festmachepfähle oberhalb des Schleusenabstieges in Niederfinow mit Rücksicht auf die Tondichtung nicht erfolgen könne, es müßten vielmehr bei ungünstigen Verhältnissen die Dampfer ihre Kähne auch ferner an Land drücken. Die Schiffahrtsabteilung habe mitgeteilt, daß eine anderweite Verwertung des der Heeresverwaltung eigentümlichen Schiffparks zurzeit nicht in Aussicht genommen sei. Hierauf bestätigte die Versammlung, daß sie mit den vom Verein hinsichtlich des Schiffahrtsrats unternommenen Maßnahmen einverstanden sei. Sodann beschäftigte man sich mit der Frage der Neuregelung des Arbeitsverhältnisses der Schiffsmannschaften. Für die zahlreichen dem Verein angehörigen Einzeldampferbesitzer wird eine vertragliche Regelung mit den Gewerkschaften angestrebt; Fühlungnahme mit diesen ist bereits hergestellt und Beratungen finden in nächster Zeit statt, wozu eine Kommission gewählt wurde, der auch die Vorstände der vier Schleppgenossenschaften angehören. Weiter wurde beschlossen, einige Anregungen betreffend Notstandsbauten an die Verwaltung ergehen zu lassen, die sich namentlich auf die Sicherung Berliner Gewölbebrücken durch Pfahlbündel und Schwimmbalken beziehen.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft Berlin. Für das Geschäftsjahr 1917/18 verblieb nach 3 413 152 M Abschreibungen ein Reingewinn von 37 200 358 M. Die Dividende beträgt 14 % von 200 000 000 M. An Dr. Ernst Lemcke in Berlin ist Prokura erteilt.

Bayerische Motoren-Werke A.-G., München. Max Ernst Friz und Friedrich Hagemann erhielten Gesamtprokura.

Demerag Donau-Main-Rhein-Schiffahrts-A.-G., Nürnberg. Simon Zink ist nicht mehr stellvertretendes Vorstandsmitglied.

Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-A.-G., Bochum. Dem Werftdirektor Carl Lehm in Emden und dem Bureauvorsteher Hermann Riemenschneider in Dortmund ist Prokura erteilt.

Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg. Die Prokura des Richard Späther ist erloschen.

Gutehoffnungshütte, Oberhausen. Der Reingewinn des am 30. Juni 1918 beendeten Geschäftsjahres 1917/18 stellte sich nach 10 165 244 M Abschreibungen auf 15 506 698 M.

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-A.-G., Hamburg. Albert Ballin schied durch Tod aus dem Vorstande, als Vorsitzender des Direktoriums wurde Geheimrat Dr. Cuno gewählt.

Hamburger Elbe-Schiffswerft A.-G., Hamburg. Das Vorstandsmitglied Hauel ist ausgeschieden, Schiffsbauingenieur Karl Heinrich Greve in Altona ist zum Vorstandsmitglied bestellt.

Hamm-Neußer Fähr-A.-G., Düsseldorf-Hamm. Für das am 30. September 1918 beendete Geschäftsjahr verblieb ein Reingewinn von 8653 M. Die Dividende beträgt 14 % von 60 000 M.

Fried. Krupp A.-G., Essen. Einschließlich 14 679 754 M Vortrag aus 1916/17 ergab sich für 1917/18 ein Reingewinn von 19 607 698 M. Eine Dividende wird nicht verteilt.

Joh. Küppers Söhne, Homberg, Rhein. An Gerhard Küppers ist Prokura erteilt.

Lehnkering & Cie. A.-G., Duisburg. In Haspe ist eine Zweigniederlassung errichtet.

C. G. Maier A.-G. für Schiffahrt, Spedition und Kommission, Mannheim. Hermann Kraus ist zum weiteren Vorstandsmitglied bestellt, die Prokura des Theodor Dasbach ist erloschen.

Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G. Augsburg. Für das Geschäftsjahr 1917/18 wurden 2 335 219 M und 3 000 000 M Abschreibungen vorgenommen. Der Reingewinn betrug 9 230 160 M, die Dividende 18 % von 36 000 000 M.

Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Augsburg. Bergassessor a. D. Otto Dobbelstein in Duisburg erhielt Gesamtprokura.

Motorboots-A.-G. Kalkberge. Die Gesellschaft ist durch Beschluß vom 27. November 1918 aufgelöst. Dr. Ernst Rosenau und Berthold Kloos sind Liquidatoren.

Neue Rheinau-A.-G., Mannheim. Der Reingewinn des Geschäftsjahres 1917/18 betrug 12 753 M. Direktor Wilhelm Kern in Mannheim ist zum weiteren Aufsichtsratsmitglied gewählt.

Oberländer Handels- und Schiffahrts-Gesellschaft G. m. b. H., Osterode, Ostpr. Das Stammkapital ist auf 300 000 M erhöht. Für Conrad Schwarz wurde Max Schachtschneider zum Geschäftsführer bestellt.

Oppelner Verlade- und Lagerhaus-Gesellschaft Albert Körber m. b. H., Oppeln. Karl Reinhard ist nicht mehr Geschäftsführer, Paul Kröger ist als solcher bestellt.

Preußisch-Hessische Dampfbaggerei und Schlepperei G. m. b. H., Frankfurt am Main. Karl Thomae ist nicht mehr Geschäftsführer, als solche sind Betriebsdirektor Georg Leiter und Stadtsekretär Karl Becht bestellt.

Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft, Cöln. Oberbergrat Czapla schied aus dem Aufsichtsrat; in demselben wurden Bergrat Jacobs in Saarbrücken und Generaldirektor Oberbergrat v. Velsen in Herne gewählt.

Rheinisch-Westfälisches Kohlensyndikat, Essen. Die Prokura des Carl Vollrath ist erloschen.

Schiffswerft und Maschinenfabrik Hansa A.-G., Hamburg. Die Fabrikbesitzer Bruno Fischer in Wandsbek und Martin Hölken in Barmen sind zu Aufsichtsratsmitgliedern gewählt.

Hugo Stinnes, Mülheim a. d. Ruhr. Edmund Stinnes erhielt Einzelprokura.

Hugo Stinnes G. m. b. H., Mülheim a. d. Ruhr. An Edmund Stinnes ist Einzelprokura erteilt.

Thorner Holzhafen-A.-G., Thorn. Für das am 31. März 1918 beendete Geschäftsjahr ergab sich nach 1843 M Abschreibung auf Schleppdampferkonto ein Reingewinn von 80 817 M. Die Dividende betrug 3½ % auf 1 500 000 M Vorzugsaktien und 1½ % auf 1 500 000 M Stammaktien.

Weser-Schiffahrtsgesellschaft Röhrs & Co., G. m. b. H., Bremen. J. F. W. Röhrs, J. W. Röhrs und Heinrich Meinken sind nicht mehr Geschäftsführer; als solche sind die Direktoren Hermann Schlüter und Wilhelm Stute in Minden bestellt. Die Prokura des Georg Bruck ist erloschen, der Sitz der Gesellschaft ist nach Minden verlegt.

Zuckerraffinerie Tangermünde Fr. Mayers Sohn A.-G. Für 1917/18 entfallen auf 10 000 000 M Kapital 15 % Dividende. In der Bilanz steht der Hafen- und Uferbau (18 000 M Abschreibung) mit 70 000 M und das Schiffskonto (2 Dampfer, 1 Schute, Abschreibung 17 000 M) mit 41 000 M zu Buche.

Rheinisch-Westfälisches Kohlensyndikat, Essen. An Ernst Rudolf Hoffmann ist Prokura erteilt.

F. Schichau, Schiffswerft, Danzig. Die Prokura des Oberingenieurs Johannes Arppe ist durch Tod erloschen.

Schiffahrtsgesellschaft Ost G. m. b. H., Berlin. Gegründet am 9. November mit 20 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Wilhelm Harms.

Schulte & Bruns, Emden. In Duisburg-Ruhrort wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Siemens & Halske A.-G., Berlin. F. Albert Spiecker ist nicht mehr Vorstandsmitglied, als solches ist Ingenieur Max Haller ernannt. An Dr. Georg Erlwein in Charlottenburg und Dr. techn. Ernst Kraus in Wien ist Prokura erteilt.

Wesermühlen A.-G., Hameln. Für 1917/18 ergab sich nach 334 700 M Abschreibungen ein Reingewinn von 303 825 M. Es stehen zu Buche der Schiffspark mit 96 350 M, der Hafenbau mit 42 716 M.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 3. H. 74 218. **Verfahren zum Bau von Schwimmkörpern aus Eisenbeton.** Carl Heep, Leichlingen. 24. 4. 18.

Klasse 65a, 3. R. 45 144. **Profileisen.** Dip.-Ing. Max Rehder, Hamburg-Dockenhuden, Fritz-Reuter-Straße 4. 8. 11. 17.

Klasse 65a, 4. P. 36 311. **Leerbehälter für Unterseeboote.** Carl Paulus, Blankenese. 29. 12. 17.

Klasse 65a, 4. Sch. 52 825. **Vorrichtung zur Erzeugung eines Unterdrucks in den Außenbordtreibölbehältern von Unterseebooten.** Dietrich Schäfer, Kiel, Feldstr. 53. 2. 4. 18.

Klasse 65b, 1. H. 74 651. **Stapelung für Betonschiffe.** Kurt Hofmann, Berlin-Schöneberg, Bennigsenstr. 4. 24. 6. 18.

Klasse 65a, 4. Sch. 53 572. **Sicherheitsschließvorrichtung für U-Boot-Druckkörperabschlüsse.** Dietrich Schäfer, Kiel, Feldstr. 53. 7. 8. 18.

Klasse 65a, 3. W. 51 434. **Verfahren zum Bau der Außenhaut von Eisenbetonschiffen.** Otto Wilhelmi, Berlin-Friedenau, Albestr. 27. 16. 9. 18.

Klasse 65d, 5. R. 34 757. **Verfahren zum Antrieb von Torpedos mittels Expansions- und Verbrennungskraftmaschinen.** Adolf Heckt, Kiel, Lübecker Chaussee 12. 22. 1. 12.

Klasse 56d, 9. St. 30 644. **Selbsttätig arbeitender Schneidegreifer für Minengeräte.** Peter Stahlschmidt, Rohnsdorf. 13. 7. 17.

Klasse 65f, 21. A. 30 317. **Vierschraubenantrieb für Schiffe.** Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Berlin, 15. 3. 18.

Klasse 65f, 16. L. 46 307. **In der Längsrichtung des Schiffes bewegter Stoßpropeller.** Gottlieb Lorisch, Hannover, Braunstr. 3a. 14. 3. 18.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 73. 310 843. **Stulpendichtung für Kugelgelenkglieder von Panzertaucherrüstungen; Zus. z. Pat. 303 472.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel, Werk Ravensberg. 16. 11. 13. N. 14 821.

Klasse 65a, 4. 310 932. **Druckwasserleitung für die Oelbunker von Tauchbooten.** Actien-Gesellschaft „Weser", Bremen. 27. 5. 17. A. 29 365.

Klasse 65a, 4. 310 578. **Vorrichtung zur Ozonisierung von Luft, z. B. in geschlossenen Räumen, in Unterseebooten, Luftschiffen u. dgl.** Hugo Mestern, Charlottenburg, Neue Kantstrasse 26 und Dr. Siegbert Bloch, Berlin, Nollendorfplatz 9. 21. 2. 18. M. 62 671

Klasse 65a, 4. 310 821. **Preßlufterzeugungsanlage auf ölelektrisch betriebenen Unterseebooten nach Patent 287 506;** Zus. z. Pat. 287 506. Emil Riegelmann, Augsburg, Stettenstr. 34. 24. 4. 14. M. 55 968.

Klasse 65d, 4. 310 855. **Unterwasserwerkzeug, besonders für Taucher.** Margarete Wiese, Berlin, Bredowstr. 8. 30. 8. 17. W. 49 699.

Klasse 65e, -1. 310 872. **Zwillingsturm für Geschütze, insbesondere Schiffsgeschütze.** Ferdinand Petersen, Emden. 3. 1. 18. P. 36 318.

Klasse 65d, 9. 310 549. **Vorrichtung zur Schärfung von Seeminen;** Zus. z. Pat. 306 512. Bohn & Kähler, Kiel. 18. 1. 14. B. 75 567.

Klasse 65f, 19. 310 947. **Elektrischer Antrieb von Schiffen, insbesondere Fähren, mit am Bug und Heck angeordneten Propellern.** Allgemeine Elektricitätsgesellschaft, Berlin. 19. 8. 17. A. 29 614. V. St. Amerika 8. 1. 16.

C. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:

84a 278 364.

Infolge Ablaufs der gesetzlichen Dauer:

84c 189 182.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 693 546. **Fernantrieb für elektrische Steuerorgane in Tauchfahrzeugen.** Akt.-Ges. „Weser", Bremen. 19. 9. 17. A. 27 344.

Klasse 65a. 693 567. **Kabelstützen.** Voigt & Haeffner, Akt.-Ges., Frankfurt a. M. 28. 8. 18. V. 14 549.

Klasse 65a. 693 609. **Reguliervorrichtung an Karbidlampen mit Tauch- bzw. Saugsystem.** Gebr. J. & C. Schneider, Hamm i. W. 28. 10. 18. Sch. 61 149.

Klasse 65a. 693 774. **Dampfunterseeboot mit durch den Kesselraum hindurchführendem Verbindungsgang.** Fried. Krupp, Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 29. 7. 18. K. 72 869.

Klasse 65a. 692 979. **Wasserdicht abzuschließender Geschützturm für Unterseeboote.** August Gerhard Koch, Kronshagen. 20. 6. 18. K. 72 517.

Klasse 65a. 693 039. **Boje mit Gehäuseanker.** Eugen Weber, Düsseldorf, Hildener Straße 13. 2. 9. 18. W. 50 747.

Klasse 65a. 693 079. **Fernantrieb für Ventile.** Act.-Ges. „Weser", Bremen. 19. 9. 17. A. 27 343.

Klasse 65d. 693 077. **Vorrichtung zum Aufsuchen und Beseitigen von Streuminen.** Peter Junker, Nackenheim, Hessen. 18. 8. 17. J. 17 294.

Klasse 65f. 692 569. **Windenantrieb für Motorboote.** Carl Burchard, Billwärder. 23. 9. 18. B. 80 512.

Klasse 84d. 692 655. **Bagger mit Querverfahrung senkrecht zur eigentlichen Fahrtrichtung.** Max Nelle, Rohnsdorf, Rhld. 1. 10. 18. N. 16 858.

Verlängerung der Schutzfrist:

Klasse 65a. 641 708. Leckverschlußplatte. Dora Lucke, Wien; Vertr.: Dr. B. Alexander-Katz, Pat.-Anw., Berlin SW 48. 27. 11. 15. L. 37 258. 23. 11. 18.

XXVI. Jahrgang 1919
Heft 3/4
Februar

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Christian Grotewold, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten 40 Pfennig die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg, Kantstrasse 140***, zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33**, zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49*, zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse*.

Inhalts-Verzeichnis:

Sozialisierung der Binnenschiffahrt

Der Aufsatz des Herrn Dr. Grimm in der Januar-Nummer unserer Zeitschrift „Reichsverkehrsministerium — Reichswasserstraßenamt" hat, wie zu erwarten war, sehr lebhaften Widerspruch gefunden; es hat auch nicht an Angriffen auf die Schriftleitung gefehlt, daß sie den Aufsatz überhaupt aufnahm. Ein Herr leistete sich sogar den grotesken Vorschlag, dieserhalb die „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" unter Zensur des „Fachausschusses für Binnen-Schiffahrt" zu stellen.

Es soll nun gewiß nicht bestritten werden, daß der Aufsatz des Herrn Dr. Grimm, vom Standpunkte der Binnenschiffahrt aus betrachtet, nicht gerade erfreulich zu lesen war, aber die Schriftleitung ist doch der Meinung, daß sie ihre Aufgabe sehr schlecht erfüllen würde, wenn sie ihren Lesern unangenehme Dinge vorenthalten und nur Erfreuliches berichten wollte. Ganz abgesehen davon, daß dann der Inhalt der Zeitschrift recht mager aussehen würde, erblickt die Schriftleitung eine der Hauptaufgaben eines Fachblattes darin, gegebenenfalls als Warner seiner Leser vor Gefahren aufzutreten, die ihren wirtschaftlichen Interessen von irgendeiner Seite her drohen könnten, — und daß der Binnenschiffahrt heute die Gefahr der Sozialisierung droht, wird kein Einsichtiger bestreiten.

Soweit die Absichten der Sozialisierungskommission bislang bekannt geworden sind, gehen diese nun keineswegs in Richtung einer Verstaatlichung im engeren Sinne, d. h. einer Uebernahme der Betriebe auf den Staat. Es ist vielmehr eine Sozialisierung in der Form geplant, daß die Industrien, die für die Verstaatlichung reif erklärt werden, in sich selbst zu gemeinwirtschaftlichen Verbänden zusammengeschlossen werden sollen. Betriebstechnisch mag das mancherlei Vorteile bieten, wirtschaftlich steht diesem Plan aber doch entgegen, daß der einzige Grund, der für eine Verstaatlichung ins Feld geführt werden kann, nämlich daß auf solchem Wege der „Mehrwert" der Allgemeinheit zugute kommt, doch nur sehr teilweise erreicht wird, indem die Allgemeinheit sich in solchem Falle beschränkt auf den Kreis der der zu sozialisierenden Industrie unmittelbar nahestehenden Beteiligten. An einer allgemeinen Verstaatlichung hätte dagegen jeder Steuerzahler ein gewisses Interesse.

Was nun die Binnenschiffahrt anbelangt, so ist aus den bisher veröffentlichten Mitteilungen nicht zu entnehmen, daß sie sich unter den zur Sozialisierung vorgemerkten Gewerben befindet. Frühere Versuche der preußischen Regierung lassen allerdings die Wahrscheinlichkeit bestehen, daß man auf eine Verstaatlichung der Schleppbetriebe gefaßt sein muß. Die Erfahrungen, die man mit dem Schleppmonopol auf dem Rhein-Weser-Kanal gemacht hat, dürften allerdings dringend davon abschrecken, in dieser Richtung auch nur einen Schritt weiter zu gehen. Der russische Bolschewismus hat auch die Kleinschiffahrt zu verstaatlichen versucht mit dem Erfolge, daß der russische Wasserstraßenverkehr vollkommen zum Erliegen kam, so daß sogar der sonst so zielbewußte Genosse Lenin die Verstaatlichung der Kleinschiffahrt z. B. auf dem Marienkanal wieder aufheben mußte. Wenn nun Herr Dr. Grimm heute gegenüber einer Erwiderung auf seine Ausführungen in der vorigen Nummer die Meinung vertritt, daß für die Binnenschiffahrt die Errichtung einer gemeinwirtschaftlichen Verwaltung unter Belassung der bestehenden Besitz- und Betriebsverhältnisse in Frage kommen könnte, so wäre das eine sehr gemäßigte Form der Sozialisierung, aber noch lange keine Verstaatlichung. Wir haben nie ein Hehl daraus gemacht, daß es im Interesse der Binnenschiffahrt selber liegt, wenn sie angesichts des im Frieden so verderblichen Wettbewerbs der Eisenbahn sich in sich selbst zu einer festen Verteidigungsorganisation zusammenschließt, um der Staats-

regierung Gelegenheit zu geben, mit ihr Tarifübereinkommen abzuschließen. Der im Frieden bestehende uneingeschränkte Wettbewerb der einzelnen Binnenschiffahrtsunternehmer untereinander mußte notwendig zu jenem Unterbieten der Frachten führen, das schließlich einen Punkt erreicht, wo die Wirtschaftlichkeit der Binnenschiffahrt aufhört. Da sich alle anderen Gewerbe zusammenschließen, ist die Binnenschiffahrt, wenn sie keinen Selbstmord begehen will, einfach gezwungen, von sich aus ein gleiches zu tun. Unser in der Dezember-Nummer des vorigen Jahres im gleichen Sinne ausgesprochener Rat ist nicht ohne Widerspruch aus Spediteurkreisen geblieben. Das beweist uns, daß wir, soweit die reinen Schiffahrtsinteressen in Frage kommen, auf dem rechten Wege gewesen sind. Nun aber scheint uns, daß die schon bestehenden, unter dem Einfluß der Kriegsverhältnisse zustande gekommenen Zusammenschlüsse der Binnenschiffahrt sehr wohl geeignet sind, Ansätze zum weiteren Ausbau der Organisation zu bilden, wenn damit auch keineswegs gesagt sein soll, daß diese Kriegsverbände in jeder Richtung ideal wären. Daß aber der Binnenschiffahrt und der Allgemeinheit durch eine neue, ganz andersartige Organisation, wie Herr Dr. Grimm sie empfiehlt, besonders geholfen werden könnte, vermögen wir gewiß nicht einzusehen.

Wir eröffnen jetzt den Meinungsaustausch über die von Herrn Dr. Grimm aufgeworfenen Fragen, indem wir zunächst einem Juristen das Wort geben.

Die Schriftleitung.

Reichsverkehrsministerium — Reichswasserstrassenamt?

Von Dr. jur. O. Zschucke (Berlin).

Der unter dem gleichen Titel in der vorigen Nummer erschienene Aufsatz von Dr. Grimm propagiert einen Gedanken, dessen Verwirklichung in allen Binnenschiffahrtskreisen aufs freudigste begrüßt werden würde — die Einrichtung eines Reichsschiffahrtsamtes. Daß der Wiederaufbau unserer Wirtschaft eine straffe Zusammenfassung aller Transportmittel unbedingt erfordert, wird von keiner Seite bestritten; ob aber die Durchführung des Planes in der vorgeschlagenen Form — „Reichsverkehrsamt mit Unterstaatssekretariaten für Eisenbahnen, für Binnenschiffahrt, für Post und Telegraphie und für Kraftfahrwesen — der Binnenschiffahrt wirklich den Nutzen bringen würde, den sie erhofft, ist sehr fraglich; denn, während Eisenbahnen, Post und Telegraphie sowie Kraftfahrwesen schon jetzt vorwiegend fiskalische Betriebe sind, wird die Schiffahrt heute noch fast ausschließlich von Privatunternehmern betrieben. Und hierin wird, wie ich weiter unten darlegen werde, in nächster Zeit auch kaum eine Aenderung eintreten. Wird nun — was bei dem alle anderen Zweige weit überragenden Umfange des Eisenbahnwesens zu erwarten steht — ein Eisenbahnfachmann Staatssekretär des Reichsverkehrsamtes, so steht zu befürchten, daß dieser in erster Linie Eisenbahner bleiben und die Interessen der Schiffahrt denen des Eisenbahnfiskus nachordnen wird. Und dies würde eine Fortsetzung des Konkurrenzkampfes zwischen Eisenbahn und Schiffahrt bedeuten, der vermutlich — ebenso wie bisher — zu ungunsten der Schiffahrt ausgehen würde. Vielleicht würde sich dies noch nicht in allernächster Zeit zeigen, denn augenblicklich ist es auf Jahre hinaus mit der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn vorbei und wird sie froh sein, in der Binnenschiffahrt eine Helferin zu finden; sobald aber die Eisenbahnverhältnisse sich gebessert haben, würde doch ein aus dem Eisenbahndienst hervorgegangener Staatssekretär zweifellos durch eine hierfür günstige Tarifpolitik die Eisenbahnen bevorzugen. Deshalb erscheint es vom Standpunkt der Binnenschiffahrt wünschenswert, wenn neben dem bereits bestehenden Reichseisenbahnamt — dem allerdings viel weitere Aufgaben als heute zufallen würden — und dem Reichspostamt besondere Reichsämter für Schiffahrt und Kraftverkehrswesen errichtet würden. Ob das Reichsschiffahrtsamt dabei nur Binnenschiffahrtsfragen behandeln oder ob auch die Seeschiffahrt einbezogen werden soll, ist eine andere Frage; meines Erachtens ist es zweckmäßiger, See- und Binnenschiffahrt in einem Reichsamt zu vereinigen, als wie erstere dem Reichswirtschaftsamt anzugliedern, wo doch vorwiegend andere Fragen behandelt werden.

Ebensowenig vermag ich Dr. Grimm in seiner Stellungnahme zu dem Problem der Sozialisierung zuzustimmen; er scheint sie für möglich und wünschenswert zu halten und geht dabei davon aus, daß heute bereits zu zwei Dritteln die Binnenschiffahrt in kapitalistisch-monopolistischer Form betrieben würde. Dies mag allenfalls für den Rhein zutreffen, wo die großen Konzerne bestehen; für die Elbe sowie die märkischen und östlichen Wasserstraßen ist es jedenfalls unrichtig. Hier überwiegt der Kleinschiffer mit 1 oder 2 Fahrzeugen und auch der Dampferpark und Kahnraum der hier ansässigen Reedereien ist nicht so umfangreich, daß man sagen könnte, die Binnenschiffahrt sei „reif“ für die Sozialisierung[1]).

Trotzdem aber muß natürlich heute die Binnenschiffahrt von Staats wegen in ausgedehntestem Maße zur Bewältigung des Güterverkehrs herangezogen werden, damit wenigstens einigermaßen die Transportschwierigkeiten behoben werden, in die wir infolge des Krieges geraten sind. Die Möglichkeit hierzu bietet die Bundesratsverordnung vom 18. August 1917 über die Errichtung von Betriebsverbänden. Der hier gewiesene Weg ist auch bereits beschritten worden, zwei Betriebsverbände für die oberländischen Kanalschiffer und für die Märkischen Wasserstraßen bestehen schon, weitere sind in Bildung begriffen. Sie haben den Zweck, den Schiffs- und Güterverkehr ständig zu beobachten und dadurch den vorhandenen Schiffsraum in geeignetster Weise für wirtschaftliche Transporte der Kriegs- und Uebergangswirtschaft auszunutzen. Damit sind aber meines Erachtens ihre Aufgaben noch nicht erschöpft; sie lassen sich ausbauen zu wirklichen Interessenvertretungen der Binnenschiffahrt mit öffentlichrechtlich-korporativem Charakter — ähnlich den Handwerkskammern — und werden in dieser Form auch für die spätere Friedenswirtschaft Bedeutung erlangen. Als wichtigste Aufgaben, die ihnen so weiterhin zufallen, sehe ich an: Vertretung der Interessen der Binnenschiffahrt beim Wiederaufbau des reparaturbedürftigen und des gänzlich vernichteten Schiffsparks, Hinwirken auf eine für die Binnenschiffahrt günstige Tarifpolitik, damit diese gegenüber der Eisenbahn konkurrenzfähig bleibt, Eingreifen bei Differenzen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern in allen Arbeits- und Lohnfragen. So können die Betriebsverbände ein wertvolles Bindeglied werden zwischen den einzelnen, nach Tausenden zählenden Schiffseignern und dem — hoffentlich selbstständigen — Reichsschiffahrtsamt, zum Segen für die Binnenschiffahrt wie auch für das gesamte Wirtschaftsleben.

Vorstehende Entgegnung des Dr. Zschucke sowie mehrere an mich gerichtete Zuschriften, darunter solche von der Reichsregierung nahestehenden Persönlichkeiten, haben dargetan, daß die Anregung der Schaffung eines Reichsverkehrsministeriums nicht nur allgemeines Interesse gefunden hat, sondern auch produktiv auswertbar erscheint. Die beiden Hauptargumente der Entgegnung — Errichtung eines vollkommen selbständigen „Reichsschiffahrtsamtes“ (also keine Schaffung des von mir erwünschten „Reichsverkehrsministeriums“, das die einzelnen Unterstaatssekretariate des Verkehrswesens zusammenfaßt) und die Ablehnung der Verstaatlichung der Binnenschiffahrt in jeder Form — und ihre Beweisstützen — sind jedoch wenig stichhaltig und sprechen eher für als gegen meine Vorschläge.

Ich sehe ganz davon ab, daß Dr. Zschucke sich den Arbeitsbereich eines „Reichsschiffahrtsamtes“ wesentlich begrenzter vorstellt, als ich den eines „Reichswasserstraßenamtes“ umrissen habe, und zwar schaltet Dr. Zschucke die Bauabteilung aus, denn die Bereitwilligkeit des Fiskus zur Aufwendung der sehr erheblichen Allgemeinmittel zum Ausbau der Wasserstraßen, der doch eine nicht abzuleugnende, dringende wirtschaftliche Notwendigkeit bildet, ist ohne Verstaatlichung ausgeschlossen, da sich Bauaufwendungen in der erforderlichen Höhe zum Vorteil der verhältnismäßig recht kleinen Gruppe der schiffahrttreibenden Staatsbürger gegenüber der Allgemeinheit, nicht rechtfertigen dürften. Die Verkehrseinrichtungen, insbesondere Wasserstraßen und Eisenbahnen, haben in ihrer Abhängigkeit von den Wirtschaftsverhältnissen außerordentlich viele Berührungsmomente; vollkommen getrennte Verwaltungen würden daher leicht gegeneinander arbeiten, vielleicht ohne daß dazu Absicht vorliegt. Es ist daher notwendig, die einzelnen Verwaltungen der verschiedenen Zweige des Verkehrswesens in einer Zentralstelle gipfeln zu lassen, eben dem von mir vorgeschlagenen „Reichsverkehrsministerium“. Eine Bevorzugung der Eisenbahn, wie sie Dr. Zschucke befürchtet, ist nur zu erwarten, wenn der Staat ein bevorzugtes Interesse an ihr hat, dann aber ist sie auch berechtigt. Es ist also Aufgabe der Organisation, allen Verkehrsmitteln das gleiche staatliche Interesse zu verschaffen, was bei den Wasserstraßen nur durch Verstaatlichung der Binnenschiffahrt geschehen kann. Zurzeit haben wir den von Dr. Zschucke befürchteten Zustand zweifellos im Preußischen Arbeitsministerium, der aber auf den finanziellen Vorteil, den der ehemalige Bundesstaat Preußen von den Eisenbahnen zog, zurückzuführen ist, und für den weniger die Persönlichkeit des Ministers verantwortlich gemacht werden kann. Bei Voraussetzung eines gleichen staatlichen Interesses für beide Verkehrseinrichtungen ist in einem parlamentarisch regierten Staat wohl eine solche einseitige Behandlung ausgeschlossen. Es erübrigt sich, noch zu bemerken, daß gerade der höchsten Zentralstelle in Verkehrsangelegenheiten, dem „Reichsverkehrsministerium“, die Aufgabe des Ausgleiches in Tariffragen bei gegensätzlichen Auffassungen der einzelnen Reichsverkehrsämter zufallen wird.

Der Dr. Zschuckesche Vorschlag der Errichtung eines „Reichsschiffahrtsamtes“, dem die Seeschiffahrt und die Binnen- und Küstenschiffahrt gemeinsam unterständen, ist für verfehlt zu er-

---

[1]) Nach einer amtlichen Erhebung betrug 1912 der Anteil der Kleinschiffahrt an der gesamten Tragfähigkeit des deutschen Binnenschiffahrtsparks 51 Prozent.

achten, da für die Seeschiffahrt wesentlich andere Voraussetzungen, Notwendigkeiten und Bedingungen vorliegen, und ihre zukünftige Entwicklung ganz im Fragenkomplex unseres Außenhandels und seiner Gestaltung nach Friedensschluß betrachtet werden muß, während bei der Binnenschiffahrt, dem Ausbau ihres Straßennetzes, lokal begrenzte Fragen anderer wasserwirtschaftlicher Art (Kraftausnutzung, Beförderung der Landeskultur usw.) stark mitsprechen.

Was nun die Verstaatlichung der Binnenschiffahrt angeht[1]), so halte ich eine solche an sich allerdings nicht nur für möglich, sondern auch im Interesse des Staates, für dessen Finanzgesundung die Verkehrseinrichtungen einen wichtigen Faktor bilden, für äußerst wünschenswert, ohne mich jedoch bereits jetzt für eine bestimmte Form der „Verstaatlichung“[2]) zu entscheiden. Die statistische Angabe des Dr. Zschucke über den Anteil der Kleinschiffahrt an der gesamten Tragfähigkeit des deutschen Binnenschiffsparks stammt aus dem Jahre 1912 und ist heute überholt (vgl. E. Fischer: „Das sozialistische Werden. Die Tendenzen der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung“. Leipzig, 1918, S. 84); weiterhin ist zu bedenken, daß die mittelbare Abhängigkeit der Kleinschiffer von dem Unternehmertum statistisch nicht zu erfassen ist[3]). Und selbst die Zahlenangabe des Dr. Zschucke als richtig angenommen, so steht doch unzweifelhaft fest, daß die verhältnismäßig kleine Zahl von Einzelschiffern immer mehr zugunsten der großen Gesellschaften zurückgeht. Besonderst ist diese Wahrnehmung auf den in den letzten Jahren zu guten Schiffahrtsstraßen ausgebauten Wasserstraßen zu machen. Ergo — der kleine Schiffahrtunternehmer kann sich bei intensiverem Schiffahrtsbetriebe, wie er im Interesse unserer Wirtschaft angestrebt werden muß, gegenüber dem Großunternehmer nicht halten. Es ist folglich ein Vorteil für ersteren, wenn er vom Staate übernommen wird.

Erfreulich ist es, zu sehen, daß Dr. Zschucke trotz Ablehnung der Verstaatlichung den Einfluß des Staates auf die Binnenschiffahrt nicht missen möchte. Die Bundesratsverordnung vom 18. April 1917 über die Errichtung von Betriebsverbänden bietet die erste rechtliche Grundlage auf dem Wege zur Vollziehung der Konzentration der Binnenschiffahrt zum Gemeinschaftsbetriebe.

[1]) Der unklare Begriff „Sozialisierung“ wurde mit Absicht vermieden!

[2]) Als Formen der Verstaatlichung stehen in Frage: Volle Verstaatlichung, Besitzverstaatlichung unter Beibehaltung des privaten Betriebs, gemischtwirtschaftlicher Betrieb, Einrichtung einer gemeinwirtschaftlichen Verwaltung unter Belassung der bestehenden Besitz- und Betriebsverhältnisse. Letztere Form erscheint mir bei den derzeitigen Verhältnissen in der Binnen- und Küstenschiffahrt als Ueberleitung leicht verwendbar.

[3]) Eingehende Zahlenangaben wird eine in Vorbereitung befindliche Denkschrift, welche die Frage der Verstaatlichung der Binnenschiffahrt untersucht, bringen.

Mit der Bildung der Betriebsverbände für Kleinschiffer wird zugegeben, daß eine Vergesellschaftung notwendig ist. Ist die Bildung dieser Betriebsverbände in allen an Kleinschiffern reichen Stromgebieten durchgeführt, dann stehen wir tatsächlich einem verstaatlichungsreifen Zustand gegenüber. Der vortreffliche Gedanke des Dr. Zschucke über den Ausbau dieser Betriebsverbände zu wirklichen Interessenvertretungen der Kleinbinnenschiffahrt mit öffentlichrechtlich-korporativem Charakter bewegt sich wiederum in der Richtung meiner Vorschläge, denn gerade bei einer „planmäßigen Verwaltung der verstaatlichungsreifen Betriebe durch die Gesellschaft und für die Gesellschaft“ ist an die Umgestaltung (Handelskammer, Handwerkskammer, Landwirtschaftskammer, Großorganisation, Gewerkschaft) oder die Schaffung solcher Körperschaften zu denken (vgl. den guten Vortrag des Direktors des Deutschen Wirtschaftsmuseums in Leipzig, Dr. O. Neurath, über „Wesen und Weg der Sozialisierung“, der als gesellschaftstechnisches Gutachten über die Sozialisierung als Konstruktionsaufgabe angelegt ist).

Damit dürften die Einwände des Dr. Zschucke ihre Erledigung gefunden haben. Festzustellen bleibt noch, daß mir ein Vorwurf, als ob ich durch Bekanntgabe meines privaten Standpunktes in der Frage der Verstaatlichung der Binnenschiffahrt in die interessierten Kreise Beunruhigung getragen hätte, zu Unrecht wurde. Die bereits vor mehreren Jahren diskutierte Frage der Verstaatlichung der Binnenschiffahrt steht vielmehr auf dem Programm der Sozialisierungskommissionen[4]) (vgl. z. B. „Deutsche Allgemeine Zeitung“, Nr. 44 vom 28. Januar 1919), und halte ich ihre Besprechung im Rahmen dieser Zeitschrift im Interesse aller Schiffahrtstreibenden für dringend geboten. Mit dem Wort „Sozialisierung“ ist viel Unfug getrieben worden, dieserhalb wirkt es, nicht ganz mit Unrecht gesagt, gleich einem Schreckmittel. Eine plötzliche, vollkommene Ausschaltung der Unternehmer infolge einer Verstaatlichung aber darf, kann und wird nicht erfolgen, man wird vielmehr ihre weitere Tätigkeit eher höher entlohnen müssen, statt ihnen eine niedrigere Entschädigungsrente zuzuweisen. Daß die Verstaatlichungsfrage der Binnenschiffahrt im Augenblick noch nicht spruchreif ist, braucht nicht besonders betont zu werden. Die wichigste Vorbedingung für ihre Lösung ist die Aufstellung eines „umfassenden Wirtschaftsplanes, der, auf einer Universalstatistik fußend, die Einzelstatistiken zusammenzufassen und zu ergänzen hätte, untereinander vergleichbar und miteinander verknüpfbar gestalten müßte“. Bis zur Fertigstellung dieses Planes und der damit gegebenen Möglichkeit seiner praktischen Ausnutzung, wird noch gewisse Zeit ins Land gehen. Das Leitmotiv der kommenden, frei von jeder Interessenpolitik zu führenden Verhandlungen in dieser Frage aber sei: Das Wohl des Staates, unserer Volksgemeinschaft, steht über alles!

Dr. Grimm (Berlin).

[4]) So befindet sich in Württemberg die Behandlung dieser Frage bereits in fortgeschrittenem Stadium.

Die englischen Binnenschiffahrtskanäle.

England hat im Kriege dieselbe Verkehrsnot erlebt wie die Mittelmächte. Es fehlte an Lokomotiven und Wagen, die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnwerkstätten ging zurück, und so stellten sich denn sehr erhebliche Schwierigkeiten bei Bewältigung des Verkehrs heraus, dessen Umfang im Kriege weit das Maß des Friedens überschritt. Durch die Schwierigkeit, die großen Mengen von Gütern mit der Eisenbahn zu befördern, wurde die öffentliche Aufmerksamkeit wieder auf die Kanäle gelenkt, die in England im Eisenbahn-Zeitalter ziemlich stillgelegt worden sind. Ganz gegen die sonstige englische Gewohnheit hat man in diesem Zusammenhang einmal die Verkehrsverhältnisse der britischen Inseln mit denen des Festlandes verglichen, während der Engländer sonst sich gegen solche Vergleiche mit der Begründung ablehnend verhält, was sich in anderen Ländern bewährt habe, passe nicht für England. In diesem Falle hat aber der Premierminister gegenüber einer Abordnung der Gewerkschaften ausgesprochen, er wünsche für England ein ähnliches Kanalnetz, wie es in Deutschland und Frankreich bestehe, wo es in vollem Umfange ausgenutzt werde. Wir wollen selbst bei der jetzigen Stimmung gegen England gar nicht bestreiten, daß wir im Verkehrswesen und sonst in der Technik viel von England gelernt haben, aber dieser Ausspruch ist wieder einmal ein Beweis dafür, daß England nicht in dem Maße fortgeschritten ist, wie es seinen Ansätzen bei der Entwickelung des neuzeitlichen Verkehrswesens entsprach, und daß es von uns überholt worden ist. Der Neid, mit dem es jetzt auf unsere wohl entwickelten Wasserstraßen blickt, ist für uns nicht ohne Genugtuung.

Die Eisenbahnen von England und Schottland wurden bei Ausbruch des Krieges in staatliche Verwaltung genommen, und die Eisenbahnen Irlands folgten bald nach; hierdurch wurde die äußerste Ausnutzung aller Eisenbahnanlagen für Kriegszwecke beabsichtigt. Da ein Teil der englischen Binnenschiffahrtskanäle den Eisenbahngesellschaften gehört, gingen sie ebenfalls in Staatsbetrieb über. Die Eisenbahngesellschaften hatten nämlich in den ersten Zeiten des Eisenbahnwesens die Kanäle aufgekauft, deren Wettbewerb ihnen lästig erschien, sie aber dann, um möglichst allen Verkehr auf die Eisenbahn zu lenken, so weit vernachlässigt, daß der Verkehr auf vielen von ihnen ganz eingeschlafen ist. In einem Falle wurde sogar in einem Kanalbett die Eisenbahn angelegt. So ging mit den Eisenbahnen bei Kriegsbeginn ein Teil der englischen Kanäle in Staatsbetrieb über, und Anfang 1916 wurde die Uebernahme in Staatsbetrieb auch auf die selbständigen Kanalunternehmungen ausgedehnt, so daß nunmehr die ganze Binnenschiffahrt in Händen der Regierung ist. Die Uebernahme in den Staatsbetrieb ist nicht von dem Erfolg begleitet gewesen, den man sich von dieser Maßregel versprochen hat; das äußerste, was erreicht worden ist, sagt ein vom Kanalaufsichtsausschuß des Handelsministeriums herausgegebenes „Kanalhandbuch“, ist, daß der Rückgang des Kanalverkehrs, der 1916 gegenüber 1913 5 000 000 t betrug, aufgehalten worden ist. Eine Vermehrung des Kanalverkehrs zu erreichen, ist jedoch nicht gelungen. Der Grund dafür ist augenscheinlich in den zu hohen Kanalfrachten zu suchen, denn die Zeitschrift „Engineering“, der sich dieser Bericht anschließt, fordert im Zusammenhang mit dieser Feststellung die Einführung niedriger Tarife auf den Kanälen. Doch muß sie dabei zugeben, daß das, was in dieser Beziehung auf dem Festlande erreicht worden ist, für England nicht möglich sein wird, weil dort die Verhältnisse ganz anders liegen, und warnt davor, erhebliche Gelder aus öffentlichen Mitteln zur Verbesserung der Kanäle aufzuwenden, ehe nicht die einschlägigen Verhältnisse soweit geklärt sind, daß mit Bestimmtheit ein Nutzen davon erwartet werden kann. Man scheint also damit zu rechnen, daß die Uebernahme der Kanäle für den Krieg auch auf die Zeit nach dem Kriege ausgedehnt werden wird, daß also der jetzige Zustand ein Dauerzustand wird. Entschieden ist diese Frage zurzeit noch nicht, und ihre Entscheidung wird sicher auch den Engländern noch manches Kopfzerbrechen machen. Die dauernde Uebernahme der Eisenbahnen und Kanäle durch den Staat würde, ganz abgesehen von der Kostenfrage, ein vollständiges Brechen mit den Grundsätzen bedeuten, die früher in dieser Beziehung maßgebend

waren und die dem Unternehmer den freiesten Spielraum überließen. Die Rücküberweisung der für den Krieg beschlagnahmten Verkehrsunternehmungen an ihre Eigentümer wird aber, namentlich wegen der Entschädigungsfrage, auch manche Schwierigkeiten haben. Für die Eisenbahnen ist diese Frage so geregelt, daß ihnen die Einnahmen des Jahres 1913 gewährleistet worden sind, so daß die Aktionäre im fortlaufenden Genuß ihrer Dividende geblieben sind, und es ist anzunehmen, daß für die Kanalgesellschaften eine ähnliche Regelung stattgefunden hat. Bei der Rücküberweisung werden aber noch andere, zum Teil mit der Entschädigung zusammenhängende Fragen zu regeln sein, was solche Schwierigkeiten mit sich bringen kann, daß es erwägenswert ist, ob von der Rücküberweisung ganz abzusehen ist, und es ist daher von verschiedenen Seiten der Ruf nach dauernder Verstaatlichung laut geworden, obgleich auch die dabei zu überwindenden Schwierigkeiten nicht unterschätzt werden.

Das Kanalnetz von England und Wales umfaßt 5855 km; Schottland besitzt nur 294 km Kanäle, Irland 1364 km. Von dieser Gesamtlänge von 7513 km gehören 2193 km den Eisenbahngesellschaften. Obgleich diese sie nicht angekauft haben, um den Verkehr auf ihnen zu pflegen, sind doch die Kanäle der Eisenbahngesellschaften in ebenso gutem, oder vielmehr in nicht schlechterem Zustande als die übrigen Kanäle. Nur wenig ist seit der Zeit, in der sich die Eisenbahnen entwickelt haben, zur Erhaltung und Verbesserung der Wasserstraßen geschehen, viele sind vielmehr verfallen, und nur auf der Hälfte der Kanäle ihrer Länge nach findet ein regelmäßiger Verkehr statt. Die Hauptschwierigkeit für den Verkehr bildet die Verschiedenheit der Abmessungen; selbst wo mehrere Kanäle miteinander in Verbindung stehen, können die Möglichkeiten des einen oder anderen sehr häufig nicht voll ausgenutzt werden, weil der durchgehende Verkehr durch die Abmessungen beschränkt ist, die an der ungünstigsten Stelle maßgebend sind. Die dadurch verursachten Schwierigkeiten werden noch dadurch erhöht, daß selbst die aneinanderstoßenden Kanäle sich in den Händen verschiedener Eigentümer befinden, die jeder besondere Gebühren für die Benutzung der Kanäle erheben, wodurch der Verkehr erheblich höher belastet wird, als wenn durchgehende Gebühren gezahlt würden.

Schon vor dem Kriege machte sich eine Bewegung zur Wiederbelebung der Binnenwasserstraßen geltend; 1906 wurde ein Ausschuß zur Untersuchung der einschlägigen Verhältnisse eingesetzt, der die Einrichtung eines besonderen Ministeriums für die Binnenschiffahrt empfahl; er warnte aber vor Verwendung von Staatsmitteln für die Kanäle, wenn nicht die Gewähr für den Ausgaben entsprechende Einnahmen geboten sei. Er empfahl den Ausbau des sogenannten Kreuzkanals, der die gewerbreichen „Midlands“ mit der Themse, dem Mersey, dem Humber und dem Severn verbinden sollte, hatte jedoch mit all seinen Vorschlägen keinen Erfolg. An seine Stelle ist eine Wasserstraßen-Gesellschaft (Waterway Association) in Birmingham getreten, deren Bestrebungen von der Oeffentlichkeit anerkannt werden. Betreffs der vorgeschlagenen Verbesserungen des Kanalnetzes macht sie besonders auf die Verkürzung der Fahrzeit aufmerksam, die dadurch erreicht werden könnte. Die Fahrtdauer zwischen Birmingham und Bristol würde um 40 bis 45 %, die Frachtkosten auf dieser Strecke um 25 % verringert werden. Die Fahrt von Hull nach Nottingham, die jetzt 57 Stunden dauert, könnte auf 31 Stunden verkürzt werden, und die Fahrzeit von Bristol nach Birmingham, jetzt 72 Stunden mit einer Umladung unterwegs, könnte gar auf die Hälfte, also 36 Stunden, gebracht werden. Die Schnellboote, die jetzt zwischen London und Birmingham verkehren, brauchen für je 7 t der Schiffsladung einen Mann; bei Durchführung des genannten Entwurfs könnten 100-t-Schiffe verkehren, bei denen auf 35 t ein Mann Bedienung käme. Außerdem würden dabei 50 % Heizstoffe gespart werden. Die Kosten des sogenannten Kreuzkanals sind vor dem Krieg zu 470 000 000 M veranschlagt worden; beim Sinken des Geldwertes, auch in den Ländern der Entente, würden sie nach dem Krieg noch erheblich höher werden, und man müßte, ehe man sie aufwendet, ganz sicher sein, daß es sich um eine nutzbringende Kapitalanlage handelt. Aber selbst mit den doppelten Kosten, muß „Engineering“ zugeben, könnte nicht die Hälfte von dem erreicht werden, was in Deutschland geschaffen worden ist. Das liegt zum Teil an den ungünstigen Geländeverhältnissen. Die gewerbreichen Teile von Schottland, Yorkshire, Lancashire, Durham, Wales und den „Midlands“ haben keine natürlichen schiffbaren Gewässer. Die Fabrik- und Bergwerksgegenden liegen so hoch, daß sie von Kanälen nur mit Mühe erreicht werden könnten. So besteht zwischen dem Severn und Birmingham ein Höhenunterschied von 130 m, und zwischen Worcester und Birmingham liegen 58 Schleusen, zwischen London und Birmingham sogar 160. Der „Kreuzkanal“ würde 31 Schleusen und 15 Hebewerke erfordern. Während in England auf 3 km Binnenwasserstraßen eine Schleuse entfällt, kommt auf dem europäischen Festlande im Durchschnitt auf je 5 km eine Schleuse. Von 6525 km schiffbaren Wasserstraßen in England sind 2386 km natürliche Wasserläufe. In Frankreich dagegen kommen auf 11 280 km Wasserstraßen 7071 km natürliche Wasserläufe, in Deutschland auf 11 331 km 9362 km, in Oesterreich auf 4462 km 3907 km und in Rußland auf 38 020 km 37 370 km. Das ist einerseits ein Zeichen für die ungünstigen Verhältnisse in England, andererseits aber, namentlich was Rußland anbelangt, ein Zeichen dafür, daß außer den natürlichen Wasserstraßen künstliche nur in verschwindender Zahl angelegt worden sind. Diese Ungunst der Geländeverhältnisse macht es sehr schwierig, in England ein brauchbares Kanalnetz zu entwickeln, es ist aber für uns doppelt erfreulich, daß unsere weit günstigeren natürlichen Verhältnisse die Entwicklung eines Kanalnetzes ermöglicht haben, auf das England nur mit Neid zu blicken vermag. Im Wettbewerb mit unseren Feinden nach dem Kriege wird dieser Vorsprung, wenn er auch nur gering ist, auch ausgenutzt werden müssen.

Schiffahrtrecht und verwandte Gebiete

Umsatzsteuer und Binnenschiffahrt

Die am 1. August 1919 in Kraft getretene Umsatzsteuer, die den bisher geltenden Warenumsatzstempel aufhebt, besteuert außer dem Umsatz im eigentlichen Sinne, der Lieferung von Waren, jedes Entgelt für gewerbliche Leistungen mit 5 vom Tausend. Dadurch werden fast sämtliche Gewerbezweige zur Steuer herangezogen. An sich wird auch die Binnenschiffahrt davon betroffen, jedoch mit der Einschränkung, daß Beförderungen, die im Sinne des Gesetzes über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. April 1917 mit Ausnahme der in § 3 Nr. 4 und 5 daselbst Genannten, von der Besteuerung ausgenommen sind.

Bei der allgemeinen Fassung des § 2 Ziffer 5 ist nicht ohne weiteres ersichtlich, ob alle Leistungen der Binnenschiffahrt tatsächlich von der Umsatzsteuer befreit sind oder nur die eigentliche Beförderung auf dem Wasserwege, für die der Beförderungspreis bezahlt wird. In verschiedenen Kommentaren, so in dem von Dr. jur. Koppe und Dr. rer. pol. Varnhagen, Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin C 2, S. 31, wird der Ton auf die Worte „im Sinne“ gelegt und daraus gefolgert, daß die im Zusammenhang mit der Binnenschiffahrt vorkommenden Leistungen überhaupt nicht umsatzsteuerpflichtig sind, auch wenn sie nicht unter die Verkehrssteuer fallen. Diese Auffassung entspricht jedoch m. E. nicht dem Willen des Gesetzgebers, auch nicht dem Wortlaut der Ausnahmebestimmungen. Allenfalls könnte man noch daran denken, daß nach § 2 Ziffer 5 Beförderungen von Gütern auf dem Bodensee und im Fährverkehr und die in § 3 Ziffer 3 des Verkehrssteuergesetzes genannten ausgenommen sein sollen, weil es sich hier wirklich um Beförderungen auf dem Wasserwege im Sinne des Verkehrssteuergesetzes handelt. Im Grunde genommen kann aber die Ausnahmebestimmung keine andere Bedeutung haben als die, eine Doppelbesteuerung zu vermeiden. Eine Stellungnahme des Reichsschatzamtes zu dieser Frage erscheint im allgemeinen Interesse notwendig.

Geht man von der von mir vertretenen Ansicht aus, so sind in der Binnenschiffahrt nur die Leistungen nicht umsatzsteuerpflichtig, wofür Verkehrssteuer zu entrichten ist, oder positiv ausgedrückt, alle in der Binnenschiffahrt vorkommenden Entgelte sind umsatzsteuerpflichtig, soweit sie nicht unter das Verkehrssteuergesetz fallen, auch wenn sie im Verkehrssteuergesetz ausdrücklich erwähnt sind.

Auch mit dieser allgemeinen Abgrenzung von Verkehrssteuer und Umsatzsteuer ist die Frage, was ist in der Binnenschiffahrt umsatzsteuerpflichtig, nicht zweifelsfrei gelöst, denn zweifelhaft bleibt immer noch:

1. Was ist verkehrssteuerpflichtig? Ich erwähne nur, daß der für die Verkehrssteuer grundlegende Begriff Beförderungspreis im öffentlichen Verkehr bis heute noch keine endgültige, der Auffassung der Praxis gerecht werdende amtliche Definition erhalten hat, so daß die Verkehrssteuer heute noch verschieden berechnet wird.

2. Was ist in der Binnenschiffahrt unter einer Leistung im Sinne des Umsatzsteuergesetzes zu verstehen? § 1 des Gesetzes gibt dafür keine Definition.

3. Es ist nicht auf den ersten Blick klar, wer von den an der Ausführung des Transportes Beteiligten die Umsatzsteuer für die notwendigen Einzelleistungen bzw. die dafür zu entrichtenden Entgelte zu zahlen hat, wie weit er sie abwälzen kann und ob er das gesamte empfangene Entgelt zu versteuern hat oder gewisse Beträge aussondern darf.

Nicht weniger Schwierigkeiten bereiten der Binnenschiffahrt, vor allem der damit eng verbundenen Hafenspedition die durch das Gesetz vorgeschriebenen Verbuchungen und die Berechnung der Steuer.

Zunächst soll festgestellt werden, was in der Binnenschiffahrt verkehrssteuerpflichtig ist. Die Verkehrssteuer ist bekanntlich nur vom Beförderungspreis zu entrichten, zu dem zu rechnen ist:

1. die Fracht,
2. der Schlepplohn,
3. die im gewöhnlichen Verlauf der Reise entstehenden Kosten der Ableichterung.

Und zwar gehört zur F r a c h t nach herrschender, auch vom Reichsschatzamt geteilter Ansicht nicht nur der dem Wortlaut des

§ 15, Ziffer 1 der Ausführungsbestimmungen des Verkehrssteuergesetzes entsprechende Betrag, der für die Fortbewegung der Güter vom Zeitpunkt der beendeten Verladung bis zum Zeitpunkt der Anlegung des Schiffes zum Zwecke der Löschung an den Betriebsunternehmer zu zahlen ist, sondern die gesamte für die Beförderung bezahlte Fracht einschließlich der für die Lade- und Löschzeit berechneten Kosten. Letztere Beträge dürfen aus der Gesamtfracht nicht ausgesondert werden, wenn auch aus der Fassung des § 15 Ziffer 1 dies gefolgert werden könnte, was von Verfrachterseite teilweise geschehen ist. Um dieser irrigen Auffassung zu begegnen, wird es notwendig sein, daß das Reichsschatzamt so rasch als möglich eine den Tatsachen mehr entsprechende Definition des Begriffs Beförderungspreis unter Abänderung des § 15 Ziffer 1 der Ausführungsbestimmungen bekanntgibt. Nicht zur Fracht gehören die Kosten für die Lade- und Löscharbeiten.

Der Schlepplohn ist meistens schon in der Fracht enthalten. Soweit dies nicht der Fall ist, muß er zu dieser hinzugerechnet werden. Handelt es sich um Leerfahrten, so unterliegt das dafür zu entrichtende Entgelt nicht der Verkehrssteuer, auch nicht die dafür bezahlten Schlepplöhne. Nur wenn Leerfahrten einer Güterbeförderung vorangehen oder nachfolgen und die Gesamtfracht unter Berücksichtigung dieser Leerfahrten bezahlt wird, fallen auch die Entgelte für diese Leerfahrten einschließlich des Schlepplohns hierfür unter Einbezug in die Gesamtfracht unter die Verkehrssteuer.

Leichterkosten, die durch Unglücksfälle oder andere Notstände und allgemeine außergewöhnliche Kosten, die infolge von Naturereignissen bei Beförderungen entstehen, sind von der Verkehrssteuer befreit. Alle übrigen im Zusammenhang mit der Beförderung stehenden Leistungen bzw. Entgelte unterliegen nicht der Verkehrssteuer.

Nach dieser Feststellung kämen im allgemeinen für die Umsatzsteuer folgende Entgelte in Frage:

1. die Umschlagkosten einschließlich Werft-, Kran-, Wage- und Kippgebühren,
2. Vergütung für Ueberliegezeit (Liegegeld),
3. die Schiffsmiete,
4. Schlepplöhne für reine Leerfahrten, die nicht in Verbindung mit einer Güterbeförderung stehen,
5. Abgaben, auch Anlege- und Hafengelder,
6. Beförderung von Gütern in nicht mit motorischer Kraft betriebenen Schiffen, die nicht höher als zu 100 cbm Reinraumgehalt oder 50 t Tragfähigkeit vermessen sind,
7. Beförderung von Gütern innerhalb eines Hafengebietes oder ein und desselben Ortes,
8. Leichterkosten infolge Unglücksfällen und anderen Notständen,
9. außergewöhnliche Kosten, die infolge von Naturereignissen entstehen.

Dazu kommen noch die Einnahmen der mit der Binnenschiffahrt zusammenhängenden Betriebe, nämlich:

10. des Hafenspediteurs, des Lagerei- und Stauereigewerbes.

Zu den einzelnen Fällen ist folgendes zu bemerken:

Zu 1. Das Beladen und Löschen wird in der Mehrzahl der Fälle nicht vom Transportunternehmer ausgeführt, sondern von einem anderen besonderen Unternehmer. In erster Linie werden die Hafenumschlagsbetriebe in Frage kommen. In diesen Fällen werden die Umschlagskosten besonders in Rechnung gestellt werden. Die Berechnung der Steuer kann hier ohne weiteres erfolgen. Schwierigkeiten entstehen, wenn der Umschlag im Betriebe des Transportunternehmers selbst ausgeführt und die Umschlagskosten als Generalunkosten in die Fracht von vornherein einkalkuliert sind, ohne daß die im einzelnen Fall für den Umschlag entstehenden Kosten besonders verbucht und berechnet werden. Dies wird vor allem bei den festen Frachttarifen der Fall sein. Insofern es nicht bereits mit Rücksicht auf die Entrichtung der Verkehrssteuer geschehen ist, müßten die Reedereien die Fracht künftighin ohne Berücksichtigung der Umschlagskosten berechnen und über letztere getrennt Buch führen. Nur so wird die nachträgliche Aussonderung der Umschlagskosten aus der Fracht vermieden und eine einfache Berechnung der Umsatzsteuer ermöglicht werden können.

Zu 2. Auch Liegegelder werden zur Umsatzsteuer herangezogen werden können. Entscheidend dabei ist nicht, ob das Liegegeld als eine Schadensersatzleistung anzusehen ist oder nicht. Das Liegegeld fällt jedenfalls nicht unter die Verkehrssteuer und ist als ein Entgelt für eine Leistung anzusehen, nämlich dafür, daß der Frachtführer sein Schiff länger zur Verfügung stellt, als er nach dem Binnenschiffahrtsgesetz bzw. dem Frachtvertrage zunächst verpflichtet ist.

Zu 3. Ueber die Schiffsmiete gehen die Ansichten auseinander. In Frage kommt nur die Schiffsmiete im Sinne des bürgerlichen Rechts, nicht der Chartervertrag. Bei letzterem handelt es sich um die Uebernahme einer einmaligen Reise gegen Fracht, bei der das Schiff weder mittelbar noch unmittelbar in den Besitz des Charternden gelangt. In diesem Fall unterliegt das zu entrichtende Entgelt als Beförderungspreis (Fracht) der Verkehrssteuer. Bei der eigentlichen Schiffsmiete erlangt der Mieter das Verfügungsrecht über das Schiff und der Mietpreis wird meistens unabhängig von etwa später auszuführenden Transporten bezahlt. Für diesen Mietpreis ist keine Verkehrssteuer zu entrichten. Er unterliegt daher nach meiner persönlichen Ansicht der Umsatzsteuer, die vom Vermieter zu zahlen ist. In Reedereikreisen wird jedoch teilweise die Auffassung vertreten, daß der Mietpreis nicht unter die Umsatzsteuer, sondern unter die Verkehrssteuer falle, weil er ja der Fracht zugrunde gelegt werde, für die Fracht aber Verkehrssteuer zu entrichten sei und daher bei Belastungen des Mietpreises eine Doppelbesteuerung vorliege. Dieser Ansicht ist aber entgegenzuhalten, daß es sich um eine Doppelbesteuerung im eigentlichen Sinne nicht handeln kann, da die Umsatzsteuer von dem Vermieter, die Verkehrssteuer aber von dem Betriebsunternehmer, also von zwei verschiedenen Rechtssubjekten zu entrichten ist. Der Mietpreis ist auch nicht immer gleich der Fracht, sondern wird meistens geringer sein, und nur einen Kalkulationsfaktor bei der Berechnung der Fracht bilden. Es kann auch der Fall eintreten, daß mit den gemieteten Schiffen überhaupt kein Transport ausgeführt, also auch kein Beförderungspreis eingenommen und somit auch keine Verkehrssteuer entrichtet wird, der Mietpreis aber trotzdem bezahlt werden muß. Ueberdies kann auch Untermiete vorliegen, woraus sich wiederum ergibt, daß der Mietpreis und Fracht nicht identifiziert werden können, sondern beides zwei verschiedene Entgelte darstellen, die sich nicht in jedem Falle decken. Die Ausnahme § 2 Ziffer 4 kommt hier nicht in Frage, da Schiffe nicht als Grundstücke zu behandeln sind. Es wird notwendig sein, daß das Reichsschatzamt über diese Zweifelsfragen entscheidet.

Zu 4. Für Schlepplöhne kann die Umsatzsteuer nur dann in Frage kommen, wenn es sich um Leerfahrten handelt, die in keinem Zusammenhang mit einer Güterbeförderung stehen, also dieser weder vorangehen, noch nachfolgen, noch auch in die für die Güterbeförderung vereinbarte Fracht eingerechnet sind. Wird also z. B. ein Kahn leer von Mannheim nach Ruhrort geschleppt, um Kohlen nach Mannheim zu befördern, so ist für das Leerschleppen von Mannheim nach Ruhrort keine Umsatzsteuer zu entrichten, sondern Verkehrssteuer. Läßt dagegen ein Partikulierschiffer seinen Kahn leer von Mannheim nach Ruhrort schleppen, weil er glaubt, dort eher eine Reise zu bekommen, so wird im allgemeinen der für diese Schleppleistung zu entrichtende Schlepplohn umsatzsteuerpflichtig sein. Immerhin mag es in gewissen Grenzfällen zweifelhaft sein, da nicht in jedem Fall ganz klar zutage tritt, ob das Leerschleppen der Güterbeförderung vorausgegangen bzw. nachgefolgt ist. Auch danach wird man nicht immer entscheiden können, ob der Schlepplohn in die für die nachfolgende Beförderung in Betracht kommende Fracht eingerechnet ist oder nicht, da z. B. der Partikulierschiffer den Schlepplohn für die Leerfahrt, um sich schadlos zu halten, sicherlich in die Fracht der darauf folgenden Transporte einrechnet.

Zu 5. Inwieweit die Abgaben im Binnenschiffahrtsverkehr der Umsatzsteuer unterliegen, bedarf noch der amtlichen Feststellung. An sich sind nach dem Umsatzsteuergesetz Abgaben, wenn sie als Entgelt für eine Leistung anzusehen sind, umsatzsteuerpflichtig. Auch die Bundesstaaten und Gemeinden haben Entgelte für Leistungen mit wenigen Ausnahmen zu versteuern. Die Frage ist m. E. hier nur, welche Abgaben sind als Entgelte für Leistungen anzusehen und nicht als reine Abgabe im öffentlichrechtlichen Sinne, und welche Abgaben sind nicht schon in der Fracht enthalten und fallen damit unter die Verkehrssteuer. Nach § 5 des Verkehrssteuergesetzes gehören bekanntlich Befahrungsabgaben, Schleusen und Brückengelder nicht zum Beförderungspreis, fallen also nicht unter die Verkehrssteuer, ebenso nach § 15 der Umsatzsteuer zum Verkehrssteuergesetz Ziffer 1 Anlegegelder, insoweit sie Hafengelder darstellen. Alle letztgenannten Abgaben sind aber zweifellos als Entgelte für Leistungen des Staates bzw. der Gemeinde anzusehen und daher umsatzsteuerpflichtig.

Zu Ziffer 6 und 7 ist nichts Besonderes zu erwähnen, da diese Leistungen im Gesetz ausdrücklich als umsatzsteuerpflichtig genannt sind. Die unter Ziffer 7 fallenden Hafengebiete sind im „Zentralblatt für das Deutsche Reich“ 1917, S. 353 ff. veröffentlicht.

Die in Ziffer 8 und 9 genannten Kosten sind im Verkehrssteuergesetz ausdrücklich als nicht zum Beförderungspreis gehörig von der Verkehrssteuer befreit. Das Entgelt für die in Ziffer 8 und 9 vorkommende Leistung wird daher umsatzsteuerpflichtig sein. Bei diesen Kosten sind besonders die sogenannten Turnlöhne zu erwähnen, bei denen es sich ebenfalls um eine durch eine Notlage bzw. einen Unglücksfall hervorgerufene Leistung, nämlich das Losziehen eines festgefahrenen Schiffes, handelt. Zweifelhaft ist, ob das Losturnen eines Schiffes durch einen fremden Dampfer als eine Leistung anzusehen ist, die innerhalb der gewerblichen Tätigkeit des das Losturnen ausführenden Schiffahrtsbetriebes liegt. Das Losturnen ist gewöhnlich eine außerordentliche Hilfeleistung im Falle der Schiffsnot und gehört m. E. nicht zur gewerblichen Tätigkeit des Schiffahrtsbetriebes; das Entgelt für die Turnleistung wäre daher umsatzsteuerfrei.

Zu 10. In den Einnahmen des Spediteurs sind, wie wir bereits dargelegt, häufig Beträge enthalten, die nicht als Entgelte für seine Leistungen anzusehen sind, sondern nur zum Ausgleich von Beträgen dienen, die er in Erledigung des ihm übertragenen Geschäftes für den Auftraggeber vorlegt, z. B. Versicherungsprämien, Eisenbahn- und Wasserfracht, Abgaben, Zölle usw. Nach meiner Ansicht dürfen diese Barvorlagen, insoweit sie sich nicht als Handlungsunkosten des Spediteurs darstellen, von der Einnahme abgezogen werden. Daß diese Barvorlagen, insoweit sie Entgelte für Leistungen sind, abzugsberechtigt sind,

ergibt sich schon daraus, daß der leistungsverpflichtete Dritte sie zu versteuern hat. Könnte sie der Spediteur nicht in Abzug bringen, würde eine Doppelbesteuerung vorliegen, was aber m. E. nicht im Sinne des Gesetzes liegt. Auch die Zölle fallen m. E. darunter, denn auch diese legt der Spediteur vor. Der Spediteur könnte ebensogut die Zollbehörde wegen Einziehung der Zölle unmittelbar an den Versender bzw. Empfänger verweisen. Der Spediteur wird daher nur die Einnahmen zu versteuern haben, die er als Entgelte für seine Leistungen als Spediteur erhält. Alle bei der Erfüllung seiner Leistungen erwachsenden Unkosten, wie Gehälter, Löhne, Bureaumiete, Telephon, Porto usw., dürfen nicht in Abzug gebracht werden. Im allgemeinen wird das vom Spediteur zu versteuernde Entgelt gleich den Unkosten plus dem Unternehmergewinn sein.

Im Speditions- und Lagereigewerbe kommt es häufig vor, daß Grundstücke zu Lagerzwecken gemietet oder vermietet (gepachtet) werden. Es bestehen Zweifel, ob der Mietpreis (Pacht) für das dem ganz bestimmten Zweck der Lagerung dienende Grundstück umsatzsteuerpflichtig ist. Nach § 2 Ziffer 4 des Gesetzes sind Verpachtungen und Vermietungen von Grundstücken, für welche die auf Grundstücke bezüglichen Vorschriften des bürgerlichen Rechtes gelten, von der Besteuerung ausgenommen. Es fragt sich, ob diese Vermietungen von Grundstücken zu Lagerzwecken unter diese Ausnahmen fallen. Umgekehrt sind Verpachtungen und Vermietungen eingerichteter Räume nach der gleichen Bestimmung steuerpflichtig. Die Frage ist, ob Lagerräume, Speicher usw. darunter zu rechnen sind.

Bezüglich der Buchführung wird zur möglichsten Vereinfachung des Verfahrens die bestehende kaufmännische Buchführung als Grundlage dienen können, ohne daß wesentliche Aenderungen bzw. Ergänzungen vorgenommen werden müssen. Im Massengutverkehr werden besondere Schwierigkeiten auch nicht auftreten. Anders liegt es im Stückgutverkehr. Hier ist es so gut wie ausgeschlossen, das für jedes Kollo die Umsatzsteuer besonders verbucht wird. Hier erscheint es notwendig, daß Steuerstellen den mit dem Stückgutverkehr sich befassenden Betrieben größte Erleichterungen und möglichst zusammengefaßte Verbuchungen gestatten. Vereinbarungen mit der Steuerstelle von Fall zu Fall werden hier am ehesten zum Ziele führen.

Aehnlich liegt es mit der Berechnung der Steuer. Im Massengutverkehr wird unbedenklich nach den gesetzlichen Bestimmungen verfahren werden können. Bei Stückgutreedereien und Spediteuren kann jedoch nur ein summarisches Berechnungsverfahren Anwendung finden. Die Stückgutreederei bzw. der Spediteur kann unmöglich für jeden einzelnen Posten die Steuerberechnung und die Aussonderung der abzugsberechtigten Beträge vornehmen. Manchmal ist dies technisch gar nicht möglich. Auch für diese Betriebe wird größtmögliche Erleichterung und Rücksichtnahme auf die bestehende Eigenart im einzelnen Betriebe angestrebt werden müssen. Eine Vereinfachung könnte dadurch erzielt werden, daß die Umsatzsteuer in letzteren Fällen nach der jährlichen Bilanz bzw. Gewinn- und Verlustrechnung vorgenommen und der Jahres-Bruttogewinn zugrunde gelegt wird. Die aussonderungsberechtigten Beträge wären für das ganze Jahr abzuziehen, die abzugsberechtigten Beträge müßten in besonderen Konten in der Gewinn- und Verlustrechnung in Erscheinung treten.

Bezüglich der Verbindung mehrerer Betriebe nach § 7 des Gesetzes kann man nach den tatsächlichen Verhältnissen folgende Auffassung vertreten, die auch bereits vom Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen (Duisburg) in einem Gutachten an den Herrn Minister für Handel und Gewerbe zum Ausdruck gebracht worden ist:

a) Verbindung von Reederei mit Reparaturwerkstätte: Diese Verbindung ist durchaus üblich; die Reparaturwerkstätte (Schmiede und Schreinerei) bildet einen notwendigen Bestandteil der Reederei, so daß hier von verschiedenartigen Betrieben im Sinne des § 7 UStG. nicht gesprochen werden kann.

b) Verbindung von Reederei und Schiffswerft. Nur selten ist mit einer Reederei eine Schiffswerft verbunden. Es handelt sich dabei um zwei verschiedenartige Betriebe, so daß die Umsatzsteuerpflicht gemäß Umsatzsteuergesetz § 7 als vorliegend zu erachten ist.

c) Verbindung von Reederei und Kohlenhandel, sowie Brikettfabrikation. Kohlenhandel und Brikettfabrikation werden mit der Rederei vielfach unter ein und derselben Firma betrieben. Immerhin wird diese Verbindung als eine solche von verschiedenartigen Betrieben anzusehen und damit die Umsatzsteuerpflicht anzuerkennen sein.

d) Verbindung von Reederei und Spedition: Es gibt Fälle, wo Reederei und Spedition innerhalb eines Unternehmens derart ineinander übergreifen, daß nur ein einziger zusammenhängender Betrieb vorliegt, der sich mit dem Unternehmen deckt. Das gilt insbesondere von den Unternehmungen der sogenannten Schiffahrts- und Hafenspedition. Der § 7 des Umsatzsteuergesetzes ist hier nicht anwendbar, weil von mehreren Betrieben eines Unternehmens nicht gesprochen werden kann. Vereinzelt sind auch Unternehmen anzutreffen, in denen Reederei und Spedition als verschiedenartige Betriebe erkennbar sind. Hier wird indes eine Steuerpflicht nach § 7 des Umsatzsteuergesetzes nicht in Betracht kommen können, weil sich m. E. weder von einer Herstellung von Gegenständen in einem der Betriebe noch von einer Lieferung an den anderen Betrieb sprechen läßt. Die Einnahmen der Reederei werden, soweit es sich um Beförderungen handelt, nach Maßgabe des Gesetzes über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. April 1917 und im übrigen wie die dem Speditionsgewerbe zufließende Provision (HGB. § 409) nach den Bestimmungen des Umsatzsteuergesetzes zu behandeln sein.

Im Interesse einer zuverlässigen Steuererklärung wäre es zu begrüßen, wenn das Reichsschatzamt so rasch als möglich zu den Zweifelsfragen und schwierigen Punkten Stellung nehmen und eine endgültige Entscheidung herbeiführen würde. Den Schiffahrtstreibenden ist zu empfehlen, die Steuerstellen auf die bestehenden Unklarheiten und Schwierigkeiten hinzuweisen und um Aufschub der Steuererklärung nachzusuchen, bis die Entscheidungen des Reichsschatzamtes vorliegen. Dadurch könnten spätere Reklamationen und damit verbundene Unannehmlichkeiten vermieden werden. Dr. jur. Carl Seitler (Duisburg).

Im Anschluß an die vorstehenden Ausführungen möchten wir unsere Leser darauf hinweisen, daß im Verlage von Otto Liebmann (Berlin) ein Kommentar zum Umsatzsteuergesetz vom 26. Juli 1918 aus der Feder des Herrn Regierungsrat Dr. jur Johannes Popitz erschienen ist. Der Verfasser ist Referent für die Umsatzsteuer im Reichsschatzamt; seine Ausführungen können daher wohl als eine nichtamtliche Wiedergabe der im Reichschatzamt über die Handhabung der Umsatzsteuer bestehenden Ansichten gelten. Sicherlich darf das umfangreiche und gründliche Werk als unentbehrlich für jeden bezeichnet werden, der sich mit Fragen der Umsatzsteuer zu befassen hat. Der Preis beträgt geheftet etwa 20 M., gebunden 24 M.

Die Schriftleitung.

Unfall eines Fahrgastes auf einem Elbedampfer infolge Zusammenbrechens eines Klappstuhles. — Erfolglose Zivilklage gegen die Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Urteil des Reichsgerichts vom 28. Januar 1919.

sk. **Leipzig**, 28. Januar. (Nachdruck verboten.) Am 8. Juli 1915 fuhr der Kaufmann W. aus Dresden auf dem Dampfer „Königin Carola" von Blasewitz nach Königstein. Im Erfrischungsraum hatte er sich ein Getränk bestellt, und wollte, um dieses zu sich zu nehmen, eine Wendung nach dem Tische zu machen, als plötzlich der Klappstuhl unter ihm zusammenbrach. W. stürzt hin und zog sich eine Gehirnerschütterung zu. Er verklagte die Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf Schadenersatz in Höhe von 4300 Mark, wurde indessen sowohl vom Landgericht wie Oberlandesgericht Dresden abgewiesen. Der Kläger machte geltend, daß die Gesellschaft für die Beschaffenheit des Stuhles, welcher schadhaft gewesen, aufzukommen habe. Das Landgericht nahm an, daß der Schaden an dem Stuhl der Beklagten ohne ihre Schuld verborgen geblieben sei. Das Oberlandesgericht begründete seine abweisende Entscheidung folgendermaßen:

Die Klappstühle auf den Dampfern der Beklagten sind an sich nicht besonders gefährlich, denn sie bestehen aus gutem Material. Die Verwendung solcher Klappstühle ist auf den langen, schmalen Schiffen auch nicht zu vermeiden, denn zum Aufstellen fester Sitze für das zahlreiche Publikum mangelt es an Platz; sie würden den Verkehr behindern und die Entleerung der Dampfer verlangsamen. Demgegenüber erscheint die Verwendung der Klappstühle als das kleinere Uebel. Allerdings hat die Beklagte dafür zu sorgen, daß die Fahrgäste nicht durch die leichter zusammenbrechenden Klappstühle gefährdet werden. Es muß deshalb eine besonders sorgfältige Untersuchung dieser Stühle stattfinden. Dies ist auch geschehen. Beim Aufstapeln nach Beendigung der Fahrten sind jedesmal die schadhaften Stühle ausgewechselt worden. Im Winter sind die Stühle auf der Werft geprüft und in der Tischlerwerkstatt repariert worden. Im vorliegenden Fall ist das Unglück dadurch geschehen, daß einer der beiden im Querholz angebrachten Zapfen, auf denen die Hauptlast ruht, verfault war. Ein solcher Schaden kommt so selten vor, daß der auf der Werft beschäftigte Tischler ausgesagt hat, in seiner jahrelangen Tätigkeit sei ihm ein solcher Fall noch nicht unterlaufen. Dem äußeren Anschein nach war der verhängnisvolle Stuhl durchaus gebrauchsfähig; die Beklagte konnte also nicht wissen, daß er schadhaft geworden war. Uebrigens trifft den Kläger selbst eine gewisse Schuld, da er sich, auf dem Stuhle sitzend, mit diesem herumdrehte. Er konnte sich sagen, daß der Stuhl hierbei leicht beschädigt werden konnte.

Die gegen dieses Urteil vom Kläger eingelegte Revision wurde vom Reichsgericht zurückgewiesen. (Aktenzeichen VII. 225/18.) Dr. jur. C. Klamroth.

Wesentliche Uebersetzung berechtigt den Versicherer zur Herabsetzung der Taxe. Briefmarkensendung über See.

(Nachdr. auch im Auszug verb.)

Grundsätzliche Entscheidung des Reichsgerichts vom 8. Januar 1919.

sk. Die Firma W. in Hamburg versicherte im Dezember 1915 bei der D. R. A.-G. in D. 10 Pakete von je drei Briefen, enthaltend

je 8500 für die Liberianische Regierung bestimmte Briefmarken im Nennwerte von 1355.— M, „taxiert zu 30 000 M auf Grund gegenseitiger Vereinbarung ohne weiteren Beweis" als holländische Einschreibsendungen von Amsterdam nach Liberia auf Grund der Hamburger ASVB. einschließlich Kriegsgefahr. Die Sendung wurde von den Engländern beschlagnahmt und berechtigterweise Abandon erklärt. Die Gesellschaft vergütete aber nur 10 000 M als den wahren Wert der Sendung, indem sie Herabsetzung der Taxe auf diesen Betrag wegen wesentlicher Uebersetzung verlangt. Die Firma W. gab zu, daß die Herstellungskosten nicht mehr wie 10 000 M betragen haben, behauptet jedoch, daß Parteien bei Abschluß der Versicherung darüber einverstanden gewesen seien, daß nicht ihr Eigentumsinteresse, sondern das Interesse an der glücklichen Ankunft der Marken versichert sein sollte. Auf diesen Standpunkt stellte sich auf die von der Firma W. erhobene Klage hin das Landgericht Hamburg und gab der Klage statt. Denselben Erfolg erzielte die Klägerin beim Hanseatischen Oberlandesgericht, jedoch aus einem anderen Grunde, dem nämlich, daß die Parteien darüber einverstanden gewesen wären, daß neben dem wirklichen Werte eine „Reihe werterhöhender Umstände und Eigenschaften", insbesondere die von der Klägerin bei der Einleitung des Geschäftes aufgewandten Kosten bei der Wertbemessung Mitberücksichtigung finden sollten. Gegen dieses Urteil legte die Beklagte Revision beim Reichsgericht ein, das das Urteil aufhob und die Sache an die Vorinstanz zurückverwies.

Die Entscheidungsgründe des Reichsgerichts.

Die Begründung des angefochtenen Urteils ist unklar und rechtsirrtümlich. Zunächst wird festgestellt, daß eine reine Güterversicherung vorliege, bei der die Versicherungssumme den wirklichen Wert der Güter weit übersteige, und daß sich hierüber beide Parteien vollkommen klar gewesen seien. Davon, daß imaginärer Gewinn oder ein anderes Interesse versichert werden sollte, sei mit keinem Worte die Rede. Sodann aber heißt es, daß nach dem übereinstimmenden Willen der Parteien und kraft beiderseitiger Vereinbarung eine Reihe wertsteigender Umstände und Eigenschaften, insbesondere die von der Klägerin bei Einleitung des Geschäftes aufgewandten erheblichen Kosten, bei der Wertbemessung Mitberücksichtigung finden sollten. Dies müsse die Beklagte auch jetzt gegen sich gelten lassen. Was damit gesagt sein soll, ist unklar. Liegen nach Ansicht des Oberlandesgerichts Umstände und Eigenschaften vor, welche den Wert der Sendung tatsächlich so weit erhöhten, daß die Annahme einer Versicherungssumme von 30 000 M gerechtfertigt war, so ist die Feststellung, daß letztere den wirklichen Wert der Ware weit überstieg, unrichtig. Allerdings fehlt es dann an einer Begründung dafür, inwiefern insbesondere Kosten, die die Klägerin zur Einleitung des Geschäftes aufgewandt hatte, den wirklichen Wert der Ware steigern konnten. Sollte aber die Ansicht des Berufungsgerichts dahin gehen, daß eine von den Parteien bewußterweise vereinbarungsgemäß aus irgend welchen unzutreffenden Gründen vorgenommene Uebersetzung der Taxe die Beklagte hindert, die Herabsetzung zu verlangen, so würde dies rechtsirrtümlich sein. Zwar ist der § 793 Abs. 2 HGB. nicht lediglich ein Anwendungsfall des § 786 Abs. 3, so daß auch dort die Versicherung insoweit ungültig wäre, als die Versicherungssumme den Versicherungswert übersteigt, vielmehr ist die Regelung bei der taxierten Police insofern eine andere, als einmal nur eine wesentliche Uebersetzung in Betracht kommt, und sodann diese nicht von dem Versicherten geltend gemacht werden kann (RGZ. 90, 367), noch von Amts wegen zu berücksichtigen ist. Nur der Versicherer kann die Herabsetzung der Police verlangen. Immerhin ist auch diese Bestimmung unter dem Gesichtspunkte, der das öffentliche Interesse verfolgenden Vorschrift des § 786, Abs. 2 und 3 dahin auszulegen, daß das Recht des Versicherers durch Parteivereinbarungen nicht ausgeschlossen werden kann, weil sonst den Wettassekuranzen Tür und Tor geöffnet wäre. Es kommt daher nicht darauf an, ob auch der Versicherer sich der Uebersetzung der Taxe bewußt war und aus welchen Gründen er sich damit einverstanden erklärt hat. Vielmehr hat er unter allen Umständen das Recht, die Herabsetzung der Taxe wegen wesentlicher Uebersetzung zu fordern. (Vergl. RGZ. II, 13, 19. 215. Lehmann Zeitschr. f. Ver. Wissenschaft 11, 785 ff.)

Hiernach läßt sich die Entscheidung des Berufungsgerichts nur halten, wenn entweder bei Annahme einer Güterversicherung mit genügender Begründung festgestellt werden kann, daß die Versicherungssumme den wirklichen Wert nicht wesentlich überstiegen hat, oder wenn festgestellt wird, daß trotz des gewählten Wortlautes der Police die Parteien darüber einverstanden waren, daß nicht der Wert der Ware zur Zeit und am Orte der Versendung zuzüglich der HGB. § 799 Abs. 1 (ASVB. § 22 Abs. 1) bezeichneten Kosten, sondern ein anderes der Versicherungssumme im wesentlichen entsprechendes Interesse der Klägerin versichert werden sollte. Die Annahme des Berufungsgerichtes, daß trotz eines solchen Einverständnisses der Parteien doch der Wortlaut der Police maßgebend sein würde, ist ebenfalls rechtsirrtümlich. Keine von jenen beiden Feststellungen kann nach Lage der Sache schon jetzt in der Revisionsinstanz getroffen werden. (Aktenzeichen I. 198/18.)

---

75 jähriges Geschäftsjubiläum von Gebrüder Sachsenberg in Roßlau

Im Jahre 1844 gründeten die drei Brüder Gottfried, Friedrich und Wilhelm Sachsenberg in Roßlau unter dem Firmennamen „Gebrüder Sachsenberg" eine Maschinenfabrik, die sich in der ersten Zeit mit der Herstellung von Dampfmaschinen, landwirtschaftlichen Geräten, Ziegeleimaschinen und Apparaten für Brennereien und Papierfabriken befaßte. Dank der rührigen Tätigkeit der Gründer, denen es mit den Jahren gelang, sich auch Reparaturen von Schiffsmaschinen zu sichern, wurde es in der Maschinenfabrik bald zu eng und schritten sie deshalb im Jahre 1866 zur Anlage einer Werft an der Elbe.

Zuerst hier nur mit Reparaturen beschäftigt, konnte schon im Jahre 1869 der erste Raddampfer „Hermann", ein Schiff von 60 m Länge, zur größten Zufriedenheit der Besteller und der Erbauer zur Ablieferung gelangen. Seine Maschine mit zwei schwingenden Zylindern von 390 und 590 mm Kolbendurchmesser bei 800 mm Kolbenhub leistete 140 PSi. Sie war die erste in Deutschland für einen Elbdampfer gebaute Verbundmaschine. Die alten Verbundmaschinen für die Elbedampfer stammten aus der Schweiz. Ein Alban-Kessel von 64 qm Heizfläche lieferte den nötigen Dampf zu der Maschine.

Dieses Schiff ist mehr als 30 Jahre in Betrieb gewesen und hat außer Erneuerung des Kessels keine große Veränderung erfahren. Hiermit war die Firma Gebrüder Sachsenberg in erfolgreichen Wettbewerb mit den schon bestehenden Flußwerften getreten und konnte nun Jahr für Jahr neue Dampfer und Schiffe zur Ablieferung bringen. In kürzester Zeit gelangte die Firma durch ihre solide Ausführung der Schiffe in guten Ruf, der bald Bestellungen von den anderen Flußläufen, besonders vom Rhein sowie auch von Uebersee, zur Folge hatte.

Die größte Entwicklung der Firma fand in den achtziger Jahren statt, wo sie durch ihre neue, von ihrem Oberingenieur Ernst Dietze entworfene Radkonstruktion mit beweglichen Schaufeln dem Flußschiffbau neue Bahnen wies.

Da inzwischen auch die Söhne der Gründer, Gotthard, Georg und Paul Sachsenberg, als Leiter in die Firma eingetreten und unermüdlich bestrebt waren, im Geiste ihrer Väter die Firma weiter auszubauen, so stand sie bald als größte an der Spitze der Flußschiffwerften des ganzen Kontinents.

Im Jahre 1892 wurde die Firma in eine Gesellschaft m. b. H. umgewandelt und ging im Jahre 1898, infolge der sich immer mehrenden Aufträge vom Rhein daran, eine Filialwerft in Köln-Deutz zu errichten. In kurzer Zeit entwickelte sich auch dieses Unternehmen auf das beste und hat außer umfangreichen Reparaturen schon die Schiffskörper zu einer ganzen Reihe von Rheindampfern, Baggern, Fischdampfern usw. entstehen lassen. Maschinen und Kessel zu diesen Schiffen wurden in Roßlau angefertigt. Um die Maschinenfabrik zu entlasten, wurde im Jahre 1893 die Kesselschmiede von derselben abgetrennt und auf einem in der Nähe der Werft liegendes Grundstück errichtet, so daß die Firma nun in Roßlau über drei große Betriebe verfügt: die Maschinenfabrik im Innern der Stadt, die Kesselschmiede in der Nähe der Elbe und die Werft an der Elbe. Maschinenfabrik und Werft wurden mehrfach von größeren Bränden heimgesucht, die jedoch den Betrieb kaum stören konnten und jedesmal die betreffenden Teile moderner wieder erstehen ließen.

Um den immer größer werdenden Ansprüchen, die an die Firma gestellt wurden, gerecht zu werden, wurde dieselbe im Jahre 1908 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, an deren Spitze als Direktoren die oben genannten Söhne der Gründer gestellt wurden.

Als im Jahre 1914 der Krieg ausbrach, stellte die Firma ihren Betrieb auf den Kriegsbedarf ein, um auch mitzuhelfen bei der Verteidigung des Vaterlandes. Leider riß im ersten Monat des Krieges der Tod des Geheimrat Gotthard Sachsenberg eine schwer auszufüllende Lücke und da im weiteren Verlauf der Kriegsjahre die beiden Herren Kommerzienrat Georg Sachsenberg und Kommerzienrat Paul Sachsenberg aus Gesundheitsrücksichten ausschieden, so wurde die Firma unter Beibehaltung ihres Namens im Jahre 1917 von mehreren Bankhäusern unter Führung des allbekannten Bankhauses Deichmann & Co. in Köln übernommen und als neue Leiter die Herren Direktor Hugo Busse und Direktor Paul Vogt im April 1918 in den Vorstand des Unternehmens berufen.

Gleich nach der Uebernahme durch die neuen Eigentümer wurde von der Firma eine Werftanlage in Stettin erworben, die, nachdem sie ausgebaut und modern eingerichtet ist, für Reparaturen und Neubauten für die Kanalschiffahrt, Oderschiffahrt und Küstenschiffahrt dienen soll. Ebenso werden auch in Roßlau und Deutz Ergänzungen und Neuerungen geschaffen, um den immer größer werdenden Ansprüchen der Schiffahrt gerecht zu werden.

Auf beiden Werften, in Roßlau und in Köln-Deutz, sind zusammen, der Stapelnummer nach, bis heute 809 Fahrzeuge gebaut resp. noch im Bau. Davon waren 183 Seitenraddampfer, 43 Heckraddampfer, 83 Einschraubendampfer, 45 Doppelschraubendampfer, 10 Kettendampfer, 26 Dampfbagger und Spüler, 14 Motorschiffe mit zusammen 170 000 PSi.

Außer diesen Neubauten und den vielen Reparaturen sind noch mehrere Hundert Umbauten, besonders Radumbauten, fertiggestellt worden.

Die neuesten noch bei der Firma in Bau befindlichen Seitenraddampfer, Schleppdampfer für den Rhein, die den schwersten Typ darstellen, haben eine Länge von 75 m, eine Breite über alles von rund 22 m, eine Breite über Spanten von 9,2 m und eine Maschinenanlage, die bei 35 Umdrehungen zirka 2000 PSi leistet, während die größten und schönsten auf dem Rhein verkehrenden und von der Firma gebauten Personendampfer eine Länge von 81 m, eine Breite über alles von 15,60 m, eine Breite über Spanten von 8,2 m und eine Maschinenleistung von zirka 1400 PSi haben. Unter den Einschraubenschiffen befinden sich drei Hochseefischdampfer von dem modernsten Typ, die als Musterschiffe für verschiedene von anderen Werften während des Krieges gebaute Fischdampfer benutzt wurden.

Aus einer Reihe von der Firma gebauter schwimmender Baggergeräte, Eimerkettenbagger, Saugebagger und Spüler, sind die für das Kanalamt in Rendsburg (Kaiser-Wilhelm-Kanal) gelieferten Schwimmbagger „Herkules" und „Goliath" wegen ihrer Größe und Leistung hervorzuheben. Mit einer Förderung von 800 cbm Sand pro Stunde bei 14 m Baggertiefe stellen diese Apparate die größten in Deutschland gebauten Schwimmbagger dar.

Neben den vorerwähnten schwimmenden Baggern sind auch eine größere Anzahl von Trockenbaggern verschiedenster Bauart und Größe hergestellt worden, anfangend mit einer Leistung von 20 cbm pro Stunde, steigend bis zu Leistungen von 250 cbm je Stunde und mehr.

Die Baggertiefen bzw. Abtragshöhen schwanken je nach Größe der Geräte zwischen 6 und 16 m.

Von den bis heute hergestellten Schwimm- und Trockenbaggern arbeitet ebenfalls eine Anzahl im Auslande, zum Teil unter schwierigsten Verhältnissen, zur größten Zufriedenheit der Besitzer. Letzteres gilt auch bezüglich der im Reiche verbliebenen Bagger, wie zahlreiche Nachbestellungen beweisen.

Unter den Motorschiffen bedürfen die für die Teltower Kanalverwaltung gebauten Personenschiffe einer ganz besonderen Erwähnung, da sie einen bis dahin noch nicht gebauten Typ darstellen. Bei einer Länge von 30 m, einer Breite von 5,4 m und einem Leertiefgang von zirka 30 cm können sie zirka 550 Personen fassen und erreichen, ausgerüstet mit je 3 Motoren von zusammen 120 PS, auf den märkischen Seenstrecken eine Geschwindigkeit von zirka 20 km. Um die große Ladefähigkeit zu erreichen und zugleich die verhältnismäßig große Geschwindigkeit zu erzielen, wurde von der üblichen Schiffsform abgesehen, indem hinten und vorn eine Löffelform gewählt und der Querschnitt fast rechteckig mit ganz kleiner Rundung an der Kimm gehalten wurde.

Außer diesen Schiffen könnte noch eine ganze Reihe besonderer Typen genannt werden, wie z. B. die für Bolivia gebauten Heckraddampfer, die in Roßlau auf Schrauben zusammengebaut und in kleinen Kolli, die nicht schwerer als 50 kg sein durften, verpackt und später mit Mauleseln und Trägern über die Anden geschafft wurden. Ferner der für den Präsidenten Castro als Vergnügungsfahrzeug gebaute Heckraddampfer „Josefina", der am Valenzia-See in Venezuela von einem Auslandsmonteur nur mit Hilfe der Eingeborenen zusammengebaut wurde.

Seit dem Bau des ersten Seitenraddampfers „Hermann" sind sämtliche Hauptmaschinen für die auf der Werft in Roßlau und in Köln-Deutz hergestellten Schiffe in der Roßlauer Maschinenfabrik gebaut. Die Maschinen arbeiteten als Einzylinder- bzw. Verbundmaschinen mit Kesseldrucken von 5 bis 9 Atm.

Im Jahre 1884 wurde die erste Dreifach-Expansionsmaschine für einen Seitenraddampfer „Königin Luise" mit den Abmessungen 500×700×2×1000 m/m Zylinderdurchmesser und 1400 m/m Hub gebaut, der im nächsten Jahre eine etwas kleinere Anlage folgte. Von da an trat diese Maschinenart mehr und mehr in den Vordergrund und findet jetzt bei den größeren Seitenraddampfern und Schraubenschiffen hauptsächlich Verwendung. Die neuen Maschinen arbeiten fast ausnahmslos mit Heißdampf und sind zur Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit mit einem besonderen Unterwindgebläse, das von der Hauptmaschinenwelle angetrieben wird, ausgerüstet, der Kesseldruck ist auf 15 bzw. 16 Atm. gestiegen. An Hilfsmaschinen werden für die Neubauten in der Roßlauer Maschinenfabrik Rudermaschinen, Ankerwinden, Lichtmaschinen und Trossenwinden angefertigt.

Für fremde Werften ist eine große Anzahl größerer und kleinerer Maschinenanlagen für Flußdampfer und Seeschiffe ausgeführt. Darunter sind besonders hervorzuheben Maschinenanlagen für Minenboote von 1600 PSi und für Fisch- und Frachtdampfer bis zu 1550 PSi und die Anlage für den Flußdampfer „Trajan", den stärksten Schlepper der Donau.

Die jetzige Kesselschmiede wurde, wie schon erwähnt, im Jahre 1893 gebaut und in Betrieb gesetzt; mit Rücksicht auf den sich immer mehr entwickelnden Schiffbau wurde sie besonders für den Bau von Schiffskesseln eingerichtet und mit Werkzeugmaschinen aller Art versehen.

Besonders erwähnenswert ist, daß eine hydraulische Nietmaschine 1893 aufgestellt wurde, wie sie in dieser Größe auf dem Kontinent noch nicht vorhanden war.

Außer Schiffskesseln bis 4,5 m Ø wurden auch viele Landkessel, Kugelkocher, Apparate und Gefäße für die verschiedenartigsten Zwecke gebaut, unter anderem auch der größte Gärbottich mit 550 000 Liter Inhalt für eine Hefefabrik.

Bahnbrechend für die Feuerungstechnik ist der von der Firma Gebrüder Sachsenberg eingeführte Treppenrost zur Verfeuerung von minderwertiger, erdiger Braunkohle.

Neben dem Schiffbau, Schiffsmaschinen-, Bagger- und Kesselbau behielt die Firma Gebrüder Sachsenberg ihre alten Fabrikationszweige, die keramische Abteilung und den Brennereimaschinenbau, bei. Beide Zweige hatten regen Anteil an der Weiterentwickelung. Infolge der zunehmenden Industrialisierung Deutschlands wurde auch die Bautätigkeit bedeutend ausgedehnt, welche ihrerseits eine Vervollkommnung aller maschinellen Einrichtungen bedingte.

Als leistungsfähige, bahnbrechende Ziegelmaschine für Massenfabrikation beherrschte die Sachsenbergsche Walzenziegelpresse als solche jahrelang nahezu allein den Markt und erfuhr eine epochemachende Erweiterung durch die zuerst für die Firma Polko in Bitterfeld zur praktischen Ausführung gebrachte Walzen-Muffenrohrpresse. Im Jahre 1873 führte die Firma Gebrüder Sachsenberg zum ersten Male auf der Wiener Weltausstellung eine solche Walzen-Muffenröhrenpresse im Betriebe vor und fand diese dadurch in Fachkreisen allgemeine Anerkennung und Einführung. Die Walzenziegelpresse für Mauer- und Dachziegel und als Spezialmaschine für Muffenrohre ist noch heute vielfach in Anwendung und zum Teil — besonders auch in der Fabrikation von Strangfalzziegeln — für gewisse Tonsorten bevorzugt, was aber die Firma nicht abhielt, auf diesem Gebiete auftretende Neuerungen aufmerksam zu verfolgen und der später eingeführten Schneckenziegelpresse ihre Aufmerksamkeit gleichfalls zuzuwenden, ohne den Bau der Walzenpressen zu vernachlässigen. Jahrelange Erfahrungen und ständige Verbesserungen der Schneckenpressen, insbesondere der Schneckenmuffenrohrpressen, schritthaltend mit epochemachenden Neuerungen in Tonmisch-, -aufbereitungs- und -zerkleinerungsmaschinen, sicherten diesen Spezialmaschinen der Firma die unbestrittene Führung auf diesem Gebiete und ermöglichten ihr die stetig zunehmende Einführung derselben bei dem Bau neuer und dem Umbau älterer Steinzeugröhrenfabriken.

Auch auf dem Gebiete der Hartzerkleinerung wurden von der Firma in den letzten zehn Jahren bedeutende Fortschritte gemacht und bewährte Neuerungen eingeführt. Erwähnt sei hier unter anderem die Verbesserung der zuerst nach den Patenten Gebrüder Sachsenberg und Brückner im Jahre 1877 ausgeführten Kugelmühlen, welche den größten modernen Anforderungen an Leistungsfähigkeit angepaßt wurden und für alle Verwendungszwecke für Inland und Ausland in den verschiedensten Größen zur Ausführung gelangten.

Der Brennereimaschinenbau wurde von der Firma seit ihrer Gründung betrieben und 1849 die erste vollständige Brennereieinrichtung nebst der ersten Brennereidampfmaschine für Herrn v. Wuthenau (Groß-Paschleben) geliefert. Dieser ersten Brennereianlage folgten im Laufe der Jahre noch Hunderte von Anlagen, in welchen die darin noch arbeitenden alten Dampfmaschinen, Pumpen usw. die Güte des Materials und der Arbeit beweisen.

Es wurde auch die Abteilung Brennereibau, welche bis zur Errichtung der Schiffswerft im Jahre 1866 den Grundstock zum Aufblühen der Firma bildete, weiterhin nicht vernachlässigt, sondern die Errungenschaften der Technik gingen mit der Theorie Hand in Hand, so daß die Sachsenbergschen Brennereimaschinen immer mehr verbessert wurden, die sich ein immer größeres Absatzgebiet eroberten. Nicht nur im engeren Deutschland, sondern weit über Deutschlands Grenzen wurden Brennereien von der Firma errichtet.

So wurde u. a. eine Melassebrennerei für eine tägliche Verarbeitung von 40 000 kg Melasse zu Rum in Cuba gebaut, ferner in Haiti, St. Domingo, Argentinien, Japan, Brasilien, Jukatan usw. Es wurden mit den gelieferten Maschinen und Apparaten die verschiedensten Endprodukte, wie Kognak, Rum, Arrak, Edelbranntwein, Rohsprit, Feinsprit und Primasprit, aus allen möglichen Rohmaterialien hergestellt. Auch Entwürfe für Brennerei- und andere Bauten wurden erfolgreich ausgeführt; so ist z. B. das Institut für Gärungsgewerbe, Berlin, seinerzeit zum Teil nach Entwürfen von Gebrüder Sachsenberg errichtet.

Aus dem Brennereibau entwickelte sich der Bau von pneumatischen Mälzereien und Hefefabriken, und sind hier zu nennen u. a. die im Jahre 1907 errichteten Nord-West-Deutschen Hefe- und Spritwerke A.-G., Hameln. Nach Rußland und Sibirien gingen verschiedene solcher Anlagen. Bis zum Jahre 1878 wurden die zur Erzeugung von Spiritus in den Brennereien benötigten Blasen-Destillierapparate aus Kupfer hergestellt, jedoch von da an baut die Firma solche aus Spezialgußeisen, und zwar die kontinuierlich arbeitenden Sachsenberg - Ilges - Destillierapparate. Diese wurden in drei verschiedenen Arten als Rohspritautomaten, Feinspritautomaten und Destillier-Rektifizierautomaten angefertigt

und lieferten in einem Abbrande direkt aus der Maische ein Endprodukt als Rohsprit von 90 % bis zu 95% Tralles, als entfuselten Rohsprit — sogenannten Feinsprit — zu 96% Tralles, und als Primasprit zu 96 bis 97 % Tralles.

Bis zum Jahre 1914 wurden 117 dieser Apparate in den Größen zwischen 500 Liter und 10 000 Liter stündlicher Maischeverarbeitung geliefert, und nicht nur nach Deutschland, sondern auch nach Oesterreich-Ungarn, Holland, Dänemark, Schweden-Norwegen, England, Schweiz, Rußland, Sibirien, Rumänien, Italien, Azoren, Argentinien, Westindien, Zentralamerika, Brasilien, Japan usw. Das Ausland, hauptsächlich die letztgenannten Länder, hatten große Vorliebe für Feinsprit- und Rektifizierautomaten, System Sachsenberg. So sind z. B. nach Japan sieben dieser Apparate gekommen, deren stündliche Erzeugung zwischen 100 Liter und 400 Liter Spiritus beträgt.

Dadurch, daß die Firma seit 1878 nur gußeiserne Destillierapparate baute, also darin gute Erfahrungen hatte, konnte sie sich an dem im Anfang des soeben beendeten Weltkrieges einsetzenden Austausch der kupfernen Apparate gegen solche aus Gußeisen erfolgreich betätigen und hat dadurch der Kriegswirtschaft eine große Menge Kupfer und Messing verfügbar machen können. Es wurden bis Beendigung des Krieges noch 164 derartige Apparate von 500 bis 15 000 Liter stündlicher Maischeverarbeitung zur vollsten Zufriedenheit der Besteller geliefert.

Alle Erzeugnisse der Firma zusammengefaßt, so ist sie auch jetzt nach dem Kriege gerüstet, mit ihrem zurzeit zirka 1000 Mann betragenden Personal auf dem Weltmarkt den bewährten Ruf der deutschen Industrie zu stützen und an dem bevorstehenden wirtschaftlichen Wettkampf erfolgreich teilzunehmen.

Kleine Mitteilungen

Personalnachrichten

Die Würde eines Dr. Ing. e. h. wurde Herrn Professor Junkers in Dessau von der Technischen Hochschule in München auf Antrag der Abteilung für Maschineningenieurwesen verliehen.

Die Binnenschiffahrt im Jahre 1918. Die Binnenschiffahrt hat, nachdem sie nur zu Beginn des Jahres auf einige Wochen geschlossen war, wieder einmal eine recht lange Betriebsperiode hinter sich. Allerdings stand ein großer Teil dieser Zeit unter den Anzeichen des Niedrigwassers, während denen also eine Ausnutzung des Laderaumes nur unter mehr oder minder großen Beschränkungen möglich war. Trotzdem hat es sich die Binnenschiffahrt angelegen sein lassen, ihre Kräfte nach aller Möglichkeit in den Dienst des Verkehrs zu stellen, und es würde sich, wenn einmal die Transportziffern der Kriegszeit veröffentlicht werden sollten, erweisen, wie nach und nach im Laufe der Kriegsjahre die Transportleistungen auf dem Wasserwege sich gehoben haben. Naturgemäß war dieses Mehr an Transportleistungen nicht auf allen Wasserstraßen zu verzeichnen. Dies bezieht sich insonderheit auf die Elbe, deren Haupttransportgüter in der Ein-, Aus- und Durchfuhr liegen, also in großem Umfange fehlten. Aber auf allen anderen Wasserstraßen ist die Beschäftigung der großen und kleinen Betriebe umfangreicher und auch lohnend gewesen, nachdem, wenn auch unter behördlicher Mitwirkung, die Frachten und Schlepplöhne eine den Zeiten entsprechende Festsetzung fanden.

Die Verhältnisse (nicht die Frachten) änderten sich unter dem Einfluß der Umwälzung vom 9. November 1918 und der daran anschließenden beschleunigten Demobilmachung ganz gewaltig. Zwar wurden z. B. der Rheinschiffahrt ganz bedeutende Transporte an Räumungsgütern aus den besetzten bzw. von der Entente zu besetzenden Gebieten des Westens zugewiesen und die Beanspruchung an Raum und Schleppkraft war größer als je zuvor. Die eine Kehrseite zeigte sich aber in allen Stromgebieten sehr bald infolge der durch Waffenstillstandsbedingungen und überhastete Demobilmachung stark verminderten Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen, die sich naturgemäß auch auf den Umschlagsverkehr übertrug. Ein ersprießliches Handinhandarbeiten von Eisenbahnen und Wasserstraßen wurde hierdurch illusorisch gemacht. Die andere Kehrseite aber zeigte sich in den Einwirkungen der Umwälzung auf Arbeiterschaft und Arbeitslust. Es bedarf keiner weiteren Schilderung, wie seitdem die Transportziffern unseres wichtigsten Transportgutes, der Steinkohlen, in einem nie erwarteten, nicht nur für die Binnenschiffahrt bedenklichen, sondern für unser ganzes Wirtschaftsleben erschreckenden Maße gefallen sind. Jedenfalls aber scheiterte gerade in den letzten Monaten des Jahres die stets vorhandene Bereitwilligkeit der Binnenschiffahrt zur Erzielung gesteigerter Transportleistungen wieder einmal an Momenten, die außerhalb ihrer Einflußnahme lagen.

Auch die Binnenschiffahrt blieb von den sonstigen Einwirkungen der Umwälzung nicht verschont. Die einsetzende, durch das sozialpolitische Abkommen regulierte Arbeiterbewegung hat ihr höhere Lohnaufwendungen gebracht, die sich zwar in gewissen Grenzen halten, wenn sie nicht durch extreme Einflüsse beeinflußt werden. Die Kohlenpreise und alle sonstigen Betriebsmaterialien sind ganz erheblich im Preise gestiegen und auch der Staat hat kein Bedenken getragen, seine Einnahmen aus den Wasserstraßen zu erhöhen, indem er die Sätze der Schiffahrtsabgaben verdoppelte. Das alles wird voll erst im neuen Betriebsjahre, in welches wir ohne Unterbrechung des Verkehrs hineintraten, in die Erscheinung kommen, jedenfalls aber sind alle Betriebe in Zukunft mehr als je gezwungen, mit höheren Frachten zu rechnen, wenn sie bestehen wollen.

Einer früher so oft beliebten Ausspielung der Binnenschiffer untereinander muß also vorgebeugt werden, wenn die Binnenschiffahrt nicht noch notleidender werden soll, als sie es in den Jahren vor dem Kriege schon war. Um dies zu erreichen, verfolgt die Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens das Bestreben, Schifferbetriebsverbände für die einzelnen Stromgebiete zu errichten. Die Verhandlungen hierüber wurden erst kurz vor Jahresschluß eingeleitet. Inwieweit durch die Einrichtung von solchen Betriebsverbänden die ganze zukünftige Entwickelung des Schiffahrtsgewerbes in bestimmte Bahnen geleitet wird, soll hier nicht untersucht werden. Eins aber steht fest, daß sie mindestens den einen Zweck erreichen werden, die gesamten Privatschiffer restlos in einer Organisation zusammenzufassen, was auf freiwilligem Wege trotz aller wiederholten Ansätze nicht zu erreichen war. Sie werden aber auf Grund der ihnen verliehenen maßgeblichen Stellung auch in der Lage sein, den aus dem Felde heimgekehrten Schiffern beim Wiederaufbau ihrer Existenz die Wege zu ebnen und so einen Teil des Dankes abzutragen, den das Vaterland und mit ihm das Schiffahrtsgewerbe diesen tapferen Männern schuldet.

(Bericht, erstattet in der Hauptversammlung des Berliner Schiffahrts-Vereins am 27. Januar 1919.)

Die in **Warnemünde gelegene „Werft Warnemünde"** der Flugzeugbau Friedrichshafen G. m. b. H. hat neben dem Flugzeugbau den Kleinschiffbau in Holz und Eisen als dauernde Friedensfabrikation aufgenommen. Die Werft hat bereits staatliche und private Aufträge auf eine grössere Anzahl von Fischereifahrzeugen für die Ostsee in verschiedenen Abmessungen erhalten und ist mit deren Bau beschäftigt. Gleichzeitig sind die Vorbereitungen für die Aufstellung einer Reihe von Motor- und Segeljachten, Verkehrs-Motorbooten, Rettungs- und Ruderbooten im Gange. Die umfangreichen Anlagen der modern eingerichteten Werft gestatten den gleichzeitigen Bau auch größerer Fahrzeuge, so daß der Serienbau, durch den eine billigere Herstellung des einzelnen Fahrzeuges ermöglicht wird, keine Schwierigkeiten bereitet.

Das große Lager der Werft an guten Bauhölzern, eine Holztrockenanlage und durchweg maschineller Betrieb verbürgen beste Verarbeitung nur guten Materials. In der Schmiede, Schlosserei und Dreherei können alle Beschläge und Zubehörteile, in der Möbeltischlerei die Inneneinrichtungen für die auf der Werft entstehenden Fahrzeuge hergestellt werden.

Die Werft arbeitet auf Anfragen gern Kostenanschläge aus und ist imstande, Fahrzeuge jeder Art in kürzester Zeit zu liefern.

Die Mitgliederversammlung des Bundes der Industriellen und der Delegiertenversammlung des Centralverbandes Deutscher Industrieller faßten am 4. Februar 1919 in Jena folgende Beschlüsse:

I. Die am Dienstag, den 4. Februar 1919 in Jena zu einer gemeinsamen Tagung versammelten Mitglieder des Centralverbandes Deutscher Industrieller und des Bundes der Industriellen haben beschlossen, die Verbände zu einem Reichsverband der deutschen Industrie zu vereinigen, der, auf dem Unterbau der fachlich, landschaftlich oder örtlich organisierten Industriegruppen errichtet, sich die Wahrnehmung aller wirtschaftlichen Interessen der deutschen Industrie zur Aufgabe setzt.

II. Die nunmehr zum Reichsverband der deuschen Industrie zu vereinigenden Fach- und Landesverbände der deutschen Industrie sind davon durchdrungen, daß die Wiederaufrichtung unserer Volkswirtschaft die Zusammenfassung aller Kräfte des Wirtschaftslebens verlangt, und begrüßen daher die Zusammenarbeit mit den Arbeitnehmern an der Lösung wirtschaftlicher und sozialer Fragen.

Sie anerkennen den Grundgedanken der Arbeitsgemeinschaft der industriellen und gewerblichen Arbeitgeber und Arbeitnehmer Deutschlands, bei deren Aufbau auf seiten der Unternehmer zur Behandlung wirtschaftlicher Fragen die im Reichsverband vereinigten, bewährten industriellen Landes- und Fachverbände sowie Fachgruppen und zur Behandlung sozialer Fragen die bestehenden Arbeitgeberverbände die Grundlage bilden müssen.

Eine Verschmelzung der wirtschaftlichen und der Arbeitgeberverbände ist anzustreben.

Vereins-Nachrichten

Neue Mitglieder

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung als Mitglieder neu beigetreten:

Jung, Conrad, Schiffahrt, Spedition, Lagerung zu Bingen a. Rh., Am Hafen Nr. 7.

Teubert, Dr. Werner, Regierungsbaumeister, Potsdam, Spandauer Straße 17.

Reichelt, Walter, Dr. rer. pol., Charlottenburg, Suarezstraße 21.

Berliner Schiffahrts-Verein. Am 27. Januar fand unter dem Vorsitz des Schifferältesten Franz Goetze die Hauptversammlung statt, in welcher der bisherige Vorstand wiedergewählt sowie der Geschäfts- und Kassenbericht genehmigt wurde. Es wurde weiter ein Bericht über die Binnenschiffahrt im Jahre 1918 erstattet und sodann mitgeteilt, daß am 24. Januar in einer Sitzung bei der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens die Errichtung eines Schifferbetriebsverbandes der Märkischen Wasserstraßen mit dem Sitze in Berlin beschlossen wurde. Die Errichtung erfolgt auf Grund der Bundesratsverordnung vom 19. August 1917 und hat den Zweck, alle Einzelschiffer (Kahnschiffer) zusammenzufassen, um eine noch größere Beteiligung der Binnenschiffahrt an der Verkehrsbewältigung zu erzielen. Schließlich wurde noch mitgeteilt, daß im Gegensatz zum Straßenverkehr die Vorschriften über die Beförderung von Schutt, Abfällen, Dung usw. auf dem Wasserweg sehr streng gehandhabt würden. Es soll versucht werden, eine Milderung zu erzielen.

Charlottenburger Schifferverein E. V. Am 6. Februar fand unter dem Vorsitz des Herrn Ernst Ganskow die Hauptversammlung statt. Nach Erstattung des Geschäfts- und Rechnungsberichts wurde der ausscheidende Kassierer Herr Karl Finning wiedergewählt. Sodann wurde die von der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens erfolgte Errichtung eines Schifferbetriebsverbandes der Märkischen Wasserstraßen ausführlich besprochen. Die Ansicht über deren Notwendigkeit und Nützlichkeit waren geteilt, jedenfalls aber glaubt man, daß der restlose Zusammenschluß der Privatschiffer dadurch gefördert und dem oft beklagten wilden Außenseitentum ein Ende bereitet wird. Schließlich wurde noch beschlossen, bei der Teltowkanalverwaltung anzuregen, daß den in Neukölln abzuschleppenden Schiffern die Möglichkeit der Abgabenentrichtung am Orte geboten wird.

Verein der Dampfschiffsbesitzer und Führer auf den Märkischen Wasserstraßen E. V. zu Berlin. Am 23. Januar fand unter dem Vorsitz des Herrn Hermann Hertzer die Hauptversammlung bei sehr gutem Besuche statt. Aus dem Geschäftsbericht ging hervor, daß dem Verein jetzt 160 Mitglieder angehören und daß die Vermögenslage günstig ist. Die auf drei Jahre vorgenommene Vorstandswahl fiel auf folgende Herren: Hermann Hertzer, Hermann Hille, 1. und 2. Vorsitzender, Reinhold Walter, Fritz Hoyer, 1. und 2. Kassierer, Richard Huth, G. A. Rösler, 1. und 2. Schriftführer, Louis Kahnt, Albert Haack, Hermann Schünecke, Beisitzer. Dann wurde über einen mit dem Transportarbeiter- und Maschinistenverband abzuschließenden Tarifvertrag verhandelt. Derselbe entspricht (mit einigen Ergänzungen) dem Vertrage des Arbeitgeberverbandes für Binnenschiffahrt. Der Vorstand wurde einstimmig ermächtigt, den Vertrag namens des Vereins gemeinsam mit den Schleppgenossenschaften zu unterschreiben und auch weiterhin alle Arbeitgeberinteressen der Mitglieder wahrzunehmen. Weiter erging an die Mitglieder die Aufforderung, dafür zu sorgen, daß in erster Linie die aus dem Felde zurückgekehrten Schiffsführer und Mannschaften wieder eingestellt werden. Schließlich wurde noch mitgeteilt, daß die zur Beleuchtung der Schleuseneinfahrt in die Große Tränke angebrachte Karbidlampe entfernt worden sei.

Verein der Dampfschiffsbesitzer und -führer auf den Märkischen Wasserstraßen E. V. zu Berlin. Geschäftsbericht für 1918. Der Verein zählte am Schlusse des Geschäftsjahres 157 Mitglieder, neu hinzugetreten sind im Laufe des Jahres deren 22. Die Registratur verzeichnet 474 Ein- und Ausgänge. Es fanden einschließlich der Hauptversammlung fünf Versammlungen statt, die von zusammen 80 Teilnehmern besucht waren. Außerdem wurden drei Vorstandssitzungen abgehalten. Der auf die drei Jahre 1916, 1917, 1918 gewählte Vorstand setzte sich aus den Herren Hermann Hertzer, 1. Vorsitzender; Rudolf Rohden, 2 Vorsitzender; Richard Huth, 1. Schriftführer; G. A. Rösler, 2. Schriftführer, Reinhold Walter, 1. Kassierer; Fritz Hoyer, 2. Kassierer; Louis Kahnt, Gustav Zachow, Albert Haack Beisitzer, zusammen.

Die Tätigkeit des Vereins erstreckte sich neben der Erledigung und Befürwortung verschiedener Reklamationsgesuche, sowie neben der laufenden Petroleumversorgung seiner Mitglieder, die gegen Ende des Jahres von der Fischerbrücke 14 nach der Fischerbrücke 4 verlegt wurde, auf folgende Punkte:

1. Versorgung der Personendampfer mit Bunkerkohlen. Hier gelang es, durch Vorsprache bei der Schiffahrtsabteilung zu erwirken, daß durch entsprechende Zuweisung von Bunkerkohlen die Personenschiffahrt betreibenden Mitglieder des Vereins ihren Betrieb in einem, wenn auch beschränkten Maße durchführen konnten.

2. Befähigungsnachweis für Schiffer und Maschinisten. Auf die uns vom Zentralverein für deutsche Binnen-Schiffahrt übermittelten Entwürfe hat sich der Vorstand dahin geäußert, daß besondere Bedenken dagegen nicht mehr zu erheben seien, nachdem die früher auch von uns vorgebrachten Wünsche zum größten Teil berücksichtigt wurden, daß sich aber die Gewährung einer längeren Uebergangszeit empfehle, bevor die Entwürfe in Kraft treten.

3. Offenhaltung der Ober- und Neuköllner Schleuse. Der Verein hat ein diesbezügliches Gesuch des Neuköllner Magistrats befürwortend unterstützt, es ist aber vom Minister der öffentlichen Arbeiten abschlägig beschieden worden.

4. Tarifvertrag. Gegen Ende des Jahres wurde die Frage erwogen, für die Mitglieder des Vereins einen Tarifvertrag über Lohn- und Arbeitsverhältnisse abzuschließen. Der Vorstand wurde beauftragt, mit dem Transportarbeiter- und dem Maschinistenverband Verhandlungen einzuleiten. Diese waren bis Jahresende noch nicht abgeschlossen.

Daneben wurden folgende Fragen bearbeitet: Petroleumzuweisung (durch Eingabe an den Handelsminister), Abgabe von Dampfern durch die Schiffahrtsabteilung, Anbringung von Festmachepfählen am Schleusenabstieg bei Niederfinow, Anzeigen gegen Dampferführer auf dem Hohenzollernkanal, Beleuchtung der Schleuse Große Tränke, Notstandsarbeiten in Berliner Brücken (Schwimmbalken, Pahlbündel). Auch fand eine Belehrung der Mitglieder über die Umsatzsteuer statt.

Der Kassenbestand am Ende des Jahres betrug 1264,26 M.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

A.-G. Hugo Stinnes für Seeschiffahrt und Ueberseehandel, Hamburg. Hugo Stinnes jun. ist zum Vorstandsmitglied bestellt.

A.-G. Tilsiter Dampfer-Verein, Tilsit. Justus Haslinger ist nicht mehr Vorstandsmitglied, die Prokura von Erich und Oswald Haslinger ist erloschen. Vorstandsmitglied ist jetzt Benno Mickoleit.

Allgemeine Deutsche Flußfahrzeug-Versicherungs-Gesellschaft a. G., Magdeburg. 1918 wurden 41 597 M Schäden bezahlt und zurückgestellt. Der Ueberschuß beträgt 87 M.

Amme, Giesecke & Konegen A.-G., Braunschweig. Der stellvertretende Direktor Eckhardt Lufft ist aus dem Vorstande ausgeschieden.

Amme, Giesecke & Konegen A.-G., Braunschweig. Die Gesamtprokura des Oberingenieurs Guido Hemmeler ist gelöscht.

Bavaria Schiffahrts- und Speditions-A.-G., Bamberg. Gegründet am 21. September 1918 mit 1 000 000 M Grundkapital, Vorstand Schiffsreeder Karl Presser in Frankfurt am Main.

Julius Berger Tiefbau-A.-G., Berlin. Die Prokura des Georg Weiß in Bromberg ist erloschen.

Bremer Motorschiffahrt G. m. b. H., Bremen. Die Gesellschaft wurde am 27. Dezember 1918 aufgelöst; J. H. Bollmann ist Liquidator.

Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Bremen. Prokurist Johann Leo Neuhäuser ist zum Vorstandsmitglied bestellt. Direktor Chr. C. J. Barkemeyer darf die Gesellschaft allein vertreten.

Hugo Daniels G. m. b. H., Düsseldorf. Gegründet am 31. Dezember 1918 mit 20 000 M Stammkapital. Geschäftsführer Hugo Daniels, Fritz Roeber jun. und Walter Löhnberg sowie Gustav Daniels; Prokuristen Franz Wacker, Johannes Esselbom, Fritz Besold, Hans Rahmelow. Die alte Firma Hugo Daniels G. m. b. H. ist am 31. Dezember 1918 aufgelöst und ihre Firma in Speditions- und Lagerhaus-G. m. b. H. geändert. Hugo Daniels und Fritz Roeber jun. sind Liquidatoren.

Deutsche Schiffspfandbriefbank A.-G., Berlin. Hugo Kloß erhielt Prokura.

Deutsch - Luxemburgische Bergwerks- und Hütten - A.-G., Bochum. An Hans Motzner, Walter Constabel und Paul Schönfeld ist Gesamtprokura erteilt. Die des Wilhelm Brock ist erloschen.

Fürstenberger Dampferkompagnie G. m. b. H., Fürstenberg Oder. Die Liquidation ist beendet und die Firma erloschen.

Haniel u. Lueg G. m. b. H., Düsseldorf. Gegründet am 27. Dezember 1918 mit 20 000 M Stammkapital. Geschäftsführer Dr. jur. Franz Haniel, Ingenieur Ernst Lueg, Kommerzienrat Paul Rensch.

Hanseatische Dampfschiffahrtsgesellschaft Backhaus & Co., Bremen. H. L. Baron ist aus der Gesellschaft ausgeschieden. A. J. van Meeteren darf die Gesellschaft allein vertreten.

Harpener Bergbau-A.-G., Dortmund. Regierungsrat Alfred Meißner ist zum stellvertretenden Vorstandsmitglied bestellt.

Fried. Krupp A.-G., Essen. An Wilhelm Höpfner ist für die Hauptniederlassung Prokura erteilt.

Fried. Krupp A.-G., Grusonwerk, Magdeburg. Die Prokura des Eberhard Boecklen ist erloschen. An Paul Herms und Gustav Bernhardt ist Gesamtprokura erteilt.

Karl Kief Kiesgeschäft und Schleppschiffahrt G. m. b. H., Ludwigshafen. Gegründet am 13. Dezember 1918 mit 50 000 M Stammkapital zur Fortführung der bisherigen Firma. Geschäftsführer Georg und Luitpold Kief, Prokurist Karl Kief.

Lehnkering & Co. A.-G., Duisburg. An Rudolf Loose in Duisburg ist für die Abteilung Emden Prokura erteilt.

J. P. W. Lütgens, Hamburg. An Th. O. P. Lütgens, J. W. J. Lütgens und E. H. W. Lütgens ist Gesamtprokura erteilt.

Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, Mannheim. Die Prokura des Gustav Bergmann ist erloschen. An Johann Gries und Jacob Weber ist Prokura erteilt.

Walter Möller Immobilien-Handelsgesellschaft m. b. H., Berlin. Laut Beschluß vom 13. Dezember lautet die Firma **Mitteldeutsche Schleppschiffahrts-Gesellschaft m. b. H.**

Motorschiffahrts-Gesellschaft Hansa m. b. H., Hamburg. Der Geschäftsführer Rehlke ist ausgeschieden, Hans Josef Sieburg in Mülheim Ruhr ist zum weiteren Geschäftsführer bestellt.

Ostsee-Werft Schiffbau und Maschinenfabrik A.-G., Frauendorf bei Stettin. An Hermann Stolz ist Prokura erteilt.

Ostseereederei G. m. b. H., Stettin. Gegründet am 18. September 1918 mit 1 260 000 M Stammkapital bei 420 000 M Sacheinlage der Firma Cohrs u. Ammé Nachfolger. Geschäftsführer Paul Kröger.

Pritzerber Kahnversicherungs-Gesellschaft a. G., Pritzerbe. 1918 wurden 30 620 M alte Schäden und 87 790 M neue Schäden bezahlt und 32 000 M zurückgestellt. Es ergab sich ein Fehlbetrag von 10 142 M. Direktor Friedrich Speck wurde wiedergewählt.

Gebr. W. und O. Pilz, Hohensaaten. Offene Handelsgesellschaft, begonnen am 1. Oktober 1918. Gesellschafter die Dampfschiffsbesitzer Wilhelm Pilz jun. und Otto Pilz.

Raab, Karcher & Co. G. m. b. H., Straßburg. Der Sitz ist nach Karlsruhe verlegt.

Reederei Schwaben G. m. b. H., Stuttgart. Gegründet am 12. Juli 1918 mit 1 000 000 M Stammkapital. Geschäftsführer Oberfinanzamtmann Schöffel. In Mannheim ist eine Zweigniederlassung errichtet.

Rheinische Kohlenhandel- und Rhederei-Gesellschaft m. b. H., Mülheim Ruhr. An Theodor Haas und Albert Melchior ist Gesamtprokura erteilt.

Rheinische Schiffahrtsgesellschaft Janssen & Arnold, Duisburg-Ruhrort. Die Prokura des Paul Arnold in Rotterdam ist erloschen.

Rickmers Rhederei A.-G., Bremen. Geh. Regierungsrat Dr. Kurt Zander ist aus dem Vorstande ausgeschieden.

Rickmers Rhederei A.-G., Bremen. Am 18. Dezember 1918 ist die Herabsetzung des Grundkapitals um höchstens 7 101 000 Mark beschlossen worden.

Schiffahrtsgesellschaft Ost G. m. b. H., Berlin. An Fräulein Gertrud Winkelmann ist Gesamtprokura erteilt.

Schiffs- und Maschinenbau-A.-G., Mannheim. Die Prokura des Emil Franke ist erloschen.

Schiffswerft und Maschinenfabrik Hansa A.-G., Hamburg. Der Gesellschaftsvertrag wurde am 9. November 1918 geändert. H. Knappe ist nicht mehr Vorstandsmitglied.

Schiffswerft und Maschinenfabrik Hans Falk, Düsseldorf. Inhaber Ingenieur Hans Falk.

Schulte & Bruns, Emden. In Dortmund wurde eine Zweigniederlassung errichtet.

Schulte & Bruns, Emden. An Heinrich Klattenhoff, Meinert Freese und Wilhelm Kamberger, sämtlich in Emden, ist für die Niederlassung Duisburg-Ruhrort Prokura erteilt.

G. Seebeck A.-G. Schiffswerft, Maschinenfabrik und Trockendocks, Geestemünde-Bremerhaven. Für das am 30. Juni 1918 beendete Geschäftsjahr ergab sich nach 639 436 M Abschreibungen ein Reingewinn von 812 240 M. Die Dividende beträgt 12½ % von 3 328 000 M.

Securitas-Werke A.-G. für Schiff- und Maschinenbau und Sprengstoffabrikation, Harburg. In Bochum wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Berlin. Der Reingewinn des am 31. Juli 1918 beendeten Geschäftsjahres stellte sich nach 1 579 728 M Abschreibungen auf 15 837 800 M.

Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Berlin. Gesamtprokura ist erteilt an Dr. Carl Burhenne, Karl Schirner, Dr. L. von Winterfeld, Karl Leichsenring und Hans Beiersdorf. Friedrich Albert Spiecker ist nicht mehr Geschäftsführer, Max Haller ist jetzt ordentlicher Geschäftsführer.

Speditions- und Elbschiffahrts-Kontor A.-G. zu Schönebeck vorm. C. Fritsche. An Johann Blenz ist Gesamtprokura erteilt.

Stauerei des Norddeutschen Lloyd G. m. b. H., Bremerhaven. Der Gesellschaftsvertrag wurde am 10. Januar 1919 geändert. Wilhelm Friedrich Gronau und Jürgen Hirsch erhielten Gesamtprokura, die Einzelprokura des ersteren ist erloschen.

Hugo Stinnes G. m. b. H., Mülheim Ruhr. Die Prokura des Rudolf Widmeyer ist erloschen.

M. Stromeyer Lagerhausgesellschaft, Konstanz. Heinrich Ahls und Karl Bartholomäus haben Gesamtprokura für die Niederlassung Duisburg.

Transport- und Schleppgesellschaft m. b. H., Homberg Rhein. Gegründet am 11. Oktober 1918 mit 30 000 M Stammkapital. Geschäftsführer Heinrich Post und Paul Meisner.

Weserwerft Schiffs- und Maschinenbau-Gesellschaft m. b. H., Minden. Gegründet am 7. Dezember 1918 mit 200 000 M Stammkapital. Geschäftsführer Fritz Schütte und Schiffbauingenieur Heinrich Tambke.

Winschermann G. m. b. H., Frankfurt Main. An Fritz Kleynmans in Duisburg-Ruhrort ist Gesamtprokura erteilt.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 73. H. 71 527. **Schwimm- und Tauchanzug.** Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft vorm. L. v. Bremen & Co. m. b. H., Kiel. 8. 1. 17.

Klasse 65a, 4. B. 80 817. **Entlastung für unter Wasser liegende heb- und senkbare Behälter.** Dr. Gustav Bauer, Hamburg, Mittelweg 82. 30. 12. 15.

Klasse 65a, 3. V. 14 134. **Wegerung aus Blechen und Holzleisten auf Schiffen, insbesondere Unterseebooten.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin Akt.-Ges., Hamburg. 22. 3. 18.

Klasse 65a, 4. A. 30 631. **Einrichtung zum Schutz von elektrischen unter Spannung stehenden Apparaten gegen Wassereinbruch in Schiffsräumen, insbesondere auf U-Booten.** Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin. 7. 6. 18.

Klasse 65a, 75. W. 50 089. **Vorrichtung zur Erhaltung der Stabilität von Wasserfahrzeugen.** Dipl.-Ing. Heinrich Wittmaack, Berlin-Zehlendorf, Schützenstr. 45. 30. 11. 17.

Klasse 65a, 4. K. 64 440. **Gegen Beschädigungen von oben geschütztes Unterseeboot.** August Gerhard Koch, Kiel-Kronshagen, Hasselkamp 87. 13. 7. 17.

Klasse 65a, 42. L. 46 053. **Elastische Rückkehrkupplung für Ruderanlagen.** Dr. Paul Lind, Hamburg, Lübeckerstr. 20. 11. 1. 18.

Klasse 65a, 12. T. 22 228. **Verschluß für nicht wasserdichte Oberdeckklappen.** Dr. Max Tillmann, Hamburg, Petkumstraße 2. 29. 8. 18.

Klasse 65a, 25. M. 63 088. **Ladewinde; Zusatz zum Patent 298 138.** Dipl.-Ing. Heinrich Meyer, Großflottbeck b. Hamburg. 22. 4. 18.

Klasse 65a, 7. B. 87 382. **Vorrichtung an Seefischereidampfern.** Friedrich Bringk, Geestemünde. 17. 9. 18.

Klasse 65a, 61. M. 64 085. **Spannvorrichtung für Wellenleitungen, insbesondere an Bord von Schiffen.** Johannes Meyer, Bremen, Bahnhofstr. 12. 1. 10. 18.

Klasse 65a, 73. 70 152. **Ballastgewicht für Taucher oder mit einem Tauchrettungsapparat ausgerüstete Personen;** Zusatz zum Patent 293 847. Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft, vorm. L. v. Bremen & Co. m. b. H., Kiel. 28. 4. 16.

Klasse 65b, 1. H. 74 707. **Torpedo.** Dr.-Ing. Ant. Hambloch, Andernach a. Rh. 18. 5. 18.

Klasse 65b, 3. H. 72 663. **Verfahren zum Heben gesunkener Schiffe mittels eingeblasener Luft.** Hermann Haedicke, Schladern, Sieg. 22. 8. 17.

Klasse 65f, 26. S. 48 073. **Vorrichtung zum Festhalten von Schiffswellen.** Erich Sartorius, Nowawes, Heinestr. 7. 2. 4. 18.

Klasse 65f, 11. L. 47 140. **Schmier-, Kühl- und Schutzvorrichtung für Stevenrohre, Wellenböcke u. dgl.** Paul Lotze, Elbing, Traubenstr. 5. 9. 9. 18.

Klasse 65f, 21. W. 46 551. **Aus Verbrennungskolbenmaschinen und Dampfturbinen gemischter Marschantrieb für Schiffe.** Dr. Rudolf Wagner, Hamburg, Bismarckstr. 105. 19. 5. 15.

Klasse 84a, 3. V. 14 210. **Selbsttätige Stauklappe mit Gegengewicht.** J. M. Voith, Maschinenfabrik und Gießerei, Heidenheim a. Brenz. 27. 5. 18.

Klasse 84b, 1. S. 39 068. **Schiffshebewerk mit senkrecht bewegtem Trog;** Zus. z. Pat. 297 032. Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Siemensstadt b. Berlin. 16. 5. 13.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 19. 311 574. **Vorrichtung zum Oeffnen und Schließen von Schottüren auf Schiffen.** Atlas-Werke Akt.-Ges., Bremen. 7. 2. 18. A. 30 159.

Klasse 65a, 81. 311 575. **Schiffskran.** Otto Kahrs, Kristiania, Norw.; Vertr.: Pat.-Anwälte Dr. R. Wirth, C. Weihe, Dr. H. Weil, M. M. Wirth, Frankfurt a. M. und Dipl.-Ing. T. R. Koehnhorn, Berlin SW 68. 14. 5. 18. K. 66 275. Norwegen 4. 7. 17.

Klasse 65a, 82. 311 576. **Verfahren zur Dichtung bei der Durchführung von Kabeln, Röhren u. dgl. Strangkörpern durch Schottwände.** Actien-Gesellschaft „Weser", Bremen. 23. 4. 16. A. 28 031.

Klasse 65a, 4. 311 170. **Signalgeschütz für Unterseeboote.** Christian Hellmann, Köln a. Rh., Biberstr. 11. 4. 5. 17. H. 72 091.

Klasse 65a, 36. 311 299. **Speisewasserregler für Seewasserverdampfer.** Georg Niemeyer, Hamburg-Steinwärder. 31. 3. 18. N. 17 256.

Klasse 65b, 2. 311 284. **Schwimmdock mit schmalem Mittelponton und vier an den äußeren Ecken liegenden Seitenkasten.** Philip v. Klitzing, Hamburg, Alsterdamm 17. 14. 12. 16. K. 63 448.

Klasse 65b, 1. 311 188. **Hellinganlage.** Naamlooze Vennootschap Wilton's Maschinefabriek en Schnepswerf, Rotterdam, Holland; Vertreter: W. Zimmermann u. Dipl.-Ing. E. Jourdan, Pat.-Anwälte, Berlin SW. 61. 1. 3. 18. N. 17 193. Holland 16. 5. 17.

Klasse 65b, 2. 307 617 „K". **Zylindrisches oder prismatisches Schwimmdock mit doppelter wasserdichter Hülle.** Ivar Arstad, Trier, Hermesstr. 2. 18. 1. 18. A. 30 104. Auf Grund der Verordnung über den Ausschluß der Oeffentlichkeit für Patente und Gebrauchsmuster vom 8. Februar 1917 ohne voraufgegangene Bekanntmachung der Anmeldung erteilt.

Klasse 65c, 2. 311 189. **Zusammenlegbares Fahrzeug.** Johan Christian Hoseck, Gravenhage, Holland; Vertr.: H. Heimann, Pat.-Anw. Berlin SW 61. 2. 2. 17. H. 71 630. Holland 3. 2. 16.

Klasse 65d, 9. 299 158. **Seemine, bei der die Zündung durch eine Magnetnadel erfolgt.** „K" Ferdinand Schneider, Fulda, Brauhausstr. 12. 14. 10. 14. Sch. 47 865.

Klasse 84c, 5. 311 303. **Verfahren und Vorrichtung zum Herstellen einer Decke für Unterpflastertunnel beim Schildvortrieb.** Siemens & Halske Akt.-Ges., Siemensstadt bei Berlin. 2. 9. 16. S. 45 709.

C. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:
Klasse 65a, 235 411. 266 638. 287 429. 292 909. 299 912.
Klasse 84a 245 080.
Klasse 84d 288 387.
Infolge Ablauf der gesetzlichen Dauer:
Klasse 84c 185 650.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 694 069. **Lagerung eines Kugelradvorgeleges zum Antrieb einer Schiffssteuerung.** Meidericher Schiffswerft vorm. Thomas & Co., G. m. b. H., Duisburg-Meiderich. 7. 11. 18. M. 60 096.

Klasse 65a. 694 136. **Luftzuführungs- und Signaleinrichtung für Unterseeboote.** Emil Haßpacher, Wurgwitz, Bezirk Dresden. 6. 5. 18. H. 75 817.

Klasse 65a. 695 219. **Rettungsboot mit Wetterschutzhülle.** Heinrich Dittmar, München, Karolinenstr. 2. 3. 8. 17. D. 30 933.

Klasse 65a. 694 426. **Süllversteifung für Unterseeboote.** Heinrich Schultz, Hamburg, Schlüterstr. 18. 23. 1. 18. Sch. 59 449.

Klasse 65a. 694 463. **Dichtpropfen von Holz für Flaschen.** Albert Mattner, Kötzschenbroda i. S. 6. 12. 18. M. 60 276.

Klasse 65a. 694 927. **Tieftauchgerät.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 16. 3. 16. D. 29 618.

Klasse 65a. 695 791. **Umlegbarer Funkenmast für Schiffe.** Fried. Krupp Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 11. 11. 18. K. 73 685.

Klasse 65c. 695 545. **Faltboot.** Deutsche Flugzeugwerke G. m. b. H., Leipzig. 21. 12. 18. D. 32 693.

Klasse 65c. 694 904. **Wasserfahrzeug.** Berliner Metall-Industrie G. m. b. H., Berlin. 11. 12. 13. B. 80 996.

Klasse 65c. 695 358. **In der Sehrichtung fahrendes Ruderboot.** Fritz Zettner, Nürnberg, Innere Laufergasse 25. 16. 12. 18. Z. 12 022.

Klasse 65c. 695 371. **Wasserfahrzeug mit durch Pedalantrieb bewegten Schaufelrädern.** Georg Richard Richter, Zschopau i. S. 19. 12. 18. R. 46 143.

Klasse 65c. 695 491. **Zusammenlegbares Boot.** Deutsche Flugzeugwerke G. m. b. H., Leipzig. 21. 12. 18. D. 32 694.

Klasse 65f. 695 380. **Anhängmotorschutz für Wasserfahrzeuge.** Lotte Müller geb. Kramer, München, Goethestraße 12. 20. 12. 18. M. 60 366.

Klasse 65f. 694 456. **Außenbordmotor mit Massenausgleich.** Dr.-Ing. Herbert Baer, Breslau, Parkstr. 25a. 28. 11. 18. B. 80 898.

Klasse 65f. 695 110. **Schiffsrad für Fluß- und Kanalboote.** Xaver Dorsch, Mühldorf a. Inn, Oberbayern. 14. 11. 18. D. 32 573.

Verlängerung der Schutzfrist:

Klasse 65a. 651 227. Schutzanzug usw. Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft, vorm. L. v. Bremen & Co., m. b. H., Kiel. 1. 12. 15. H. 70 522. 30. 11. 18.

Klasse 65a. 666 829. Schwimmanzug usw. Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft, vorm. L. v. Bremen & Co., m. b. H., Kiel. 1. 12. 15. H. 70 521. 30. 11. 18.

Klasse 65a. 694 927. **Tieftauchgerät.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 16. 3. 16. D. 29 616. 19. 12. 18.

Klasse 65a. 644 502. **Wasserdichte Verbindung zwischen Jacke und Hose usw.** Franz Clouth, Rheinische Gummiwarenfabrik m. b. H., Köln-Nippes. 24. 12. 15. C. 12 154. 26. 11. 18.

Klasse 65a. 689 304. **Bordwandstützen usw.** Joh. C. Tecklenborg A.-G., Schiffswerft und Maschinenfabrik, Geestemünde. 23. 3. 18. T. 19 471. 15. 11. 18.

Klasse 65a. 688 610. **Ueberzug für Taucheranzüge.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 19. 6. 15. D. 28 778. 23. 4. 18.

Klasse 65a. 667 559. **Kondensatoraufstellung bei Unterseebooten.** Dr. Rudolf Wagner, Hamburg, Bismarckstr. 105. 15. 9. 15. W. 46 219. 13. 9. 18.

Klasse 65c. 689 921. **Rettungsboot usw.** Gottlieb Hinz, Rüstringen i. Oldbg. 3. 1. 14. H. 64 561. 19. 8. 18.

Klasse 65f. 640 457. **Motor-Beiboot usw.** Arnold Müller, Schachen b. Lindau i. B. 15. 11. 15. M. 54 401. 7. 11. 18.

Klasse 84a. 638 308. **Bekleidung von Erdböschungen.** Mittelrheinische Teerprodukten- und Dachpappe-Fabrik, A. & W. Andernach, Beuel a. Rh. 21. 10. 15. M. 54 274. 4. 10. 18.

Klasse 84c. 638 300. **Anschlußstück für Gelenkrohre usw.** Menck & Hambrock G. m. b. H., Altona-Ottensen. 19. 10. 15. M. 54 260. 17. 10. 18.

Bücherbesprechungen

Technisch-literarischer Führer: Betriebswissenschaften. Zusammengestellt von Dr.-Ing. Georg Sinner. Herausgegeben vom Verein deutscher Ingenieure, Berlin 1919. Selbstverlag. 120 Seiten. Preis 2,75 M.

Im Gegensatz zu den anderen Wissenschaften, die ihre Forschungsarbeiten vorwiegend in Form von Buchliteratur veröffentlichen, spielt in der Technik die Fachzeitschrift die wichtigste Rolle. Infolge der rasch fortschreitenden Entwickelung werden vielfach die wertvollsten Gedanken, Untersuchungen und Forschungen darin niedergelegt. Darum ist es unbedingt notwendig, daß der Ingenieur zu einer zweckmäßigen Benutzung und restlosen Verwertung des ihm hier Gebotenen angeleitet wird, damit das Ziel, der Fortschritt des Ganzen, mit bestem Wirkungsgrade, d. h. möglichst ohne Doppelarbeit, erreicht wird.

Auf dem Gebiete der Betriebswissenschaften, das heute von besonderem Interesse ist, da sich zahlreiche Fabriken auf die Herstellung anderer Erzeugnisse, auf neue Arbeitsverfahren und die Verwendung anderer Arbeiterklassen umstellen müssen, versucht der vorliegende betriebswissenschaftliche Führer dem Ingenieur eine derartige Anleitung zu geben. Unter etwa 60 Schlagworten sind die wichtigsten Bücher und Aufsätze der in- und ausländischen technischen und volkswirtschaftlichen Fachzeitschriften, die während der letzten zehn Jahre erschienen sind, nach Verfasser, Titel, Jahr und Umfang sowie mit einer kurzen Inhaltsangabe angeführt. Die Kriegserfahrungen auf diesen Gebieten kommen voll zur Geltung, namentlich in den Abschnitten Lehrlings- und Arbeiterausbildung, Kriegsteilnehmer und Industrie, Normung, Spezialisierung, Wissenschaftliche Betriebsführung. Mancher erfahrene Betriebstechniker wird beim Durchblättern des kleinen Werkes mit Staunen erkennen, wie viel auf dem Gebiete der Betriebsführung literarisch bisher schon geleistet wurde, und die neuzeitliche Fabrikverwaltung wie auch das kaufmännische Großunternehmen dürften aus der Schrift zahlreiche wertvolle Anregungen entnehmen können.

Schiffahrtskalender 1919. Soeben gelangte im Verlage von C. Heinrich in Dresden-N. 6, der 37. Jahrgang des „Schiffahrts-Kalender für das Elbegebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder 1919“, herausgegeben von Dr. H. Grobleben, juristischer Beirat der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften, A.-G., Dresden, unter Beihilfe von Behörden, Gesellschaften, Vereinen und Handelskammern zur Ausgabe.

Auch der neue Jahrgang bringt wiederum zahlreiche Beiträge, von denen nur nachstehende angeführt seien:

„Fortführung der Jahreschronik“, „Fortführung der Handels- und Schiffahrtsgebräuche in dem Gebiet der Elbe und der Märkischen Wasserstraßen“, festgestellt von den Handelskammern. „Vervollkommnung der Neuaufnahmen des Oderstromgebietes“, „Die Güterschiffahrt auf der Saale und Unstrut“, „Ständiger Fachausschuß für Binnenschiffahrt“, Schleppbetriebsordnung für den Regieschleppbetrieb vom 10. Mai 1918“, Schiffahrts-Polizeiordnung für den Elbe-Trave-Kanal vom 4. Mai 1918“, „Die Angestelltenversicherung in der Binnenschiffahrt“, „Die Bedeutung des Arbeitskammergesetzes für die Binnenschiffahrt“. Verordnungen, Bekanntmachungen und allgemein Wissenswertes schließen sich in auffallender Reichhaltigkeit an. Wir wünschen daher diesem praktischen Handbuch in Taschenformat mit Notizkalender in den beteiligten Kreisen weiteste Verbreitung.

Soziale Forderungen für die Uebergangswirtschaft. Herausgegeben von der Kriegswirtschaftlichen Vereinigung E. V. Berlin.

Was hier der Oeffentlichkeit übergeben wird, ist keine Diskussion über flüchtige Tagesfragen; es ist ein Programm wirtschaftlichen Neuaufbaues, dessen Verwirklichung unerläßliche Vorbedingung ist zu neuer wirtschaftlicher Blüte.

Die Schriftleitung. Dr. R.

Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verantwortung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.

Die Lebensmittelzulagen für Schwerarbeiter.

Die dem Staatssekretär des Reichsernährungsamtes vorgetragenen Wünsche bezüglich Gleichstellung der Binnenschiffer mi den Bergarbeitern und Eisenbahnern (vgl. Rundschreiben Nr. 4) haben im Sinne der Eingabe im folgenden Erlass ihre Erledigung gefunden.

Der Staatssekretär des Reichsernährungsamts. C III 9600. — Berlin W 8, den 21. Dezember 1918 Mohrenstrasse 11/12.

An sämtliche Bundesregierungen usw.

Durch die eingetretene Demobilmachung und das dadurch bedingte Aufhören der eigentlichen Rüstungsindustrie wird eine Aenderung in der Regelung des Zulagewesens erforderlich. Die Arbeiterschaft stellt sich mit Recht auf den Standpunkt, dass jetzt eine Sonderstellung der bisherigen Rüstungsarbeiter, der Schwer- und Schwerstarbeiter nicht mehr angezeigt ist Soll nicht eine Quelle von Unzufriedenheiten für die Folge gespeist werden, so muss dieser Forderung, soweit nicht für Einzelfälle Abweichungen geboten erscheinen, stattgegeben werden.

Sämtliche Zulagen für Schwer-, Schwerst- und Rüstungsarbeiter kommen von jetzt ab in Wegfall. Die Bestimmung des Zeitpunktes bleibt dem dortigen Ermessen mit der Einschränkung überlassen, dass er nicht nach dem 10. Februar 1919 liegen soll.

Die Zulagen in dem bisherigen Umfange können weiter bestehen für folgende Arbeitergruppen:

1. Bergarbeiter (insbesondere auch die Zulage für die unter Tage arbeitenden).
2. **Schwer- und Schwerstarbeiter bei der Eisenbahn und die Binnenschiffer.**

Für die Bergarbeiter erklärt sich die Ausnahme aus der besonderen Schwere ihres Berufs und aus der dringenden Notwendigkeit, die Kohlenförderung mit allen Kräften zu steigern. Aehnliche Gründe liegen bei den Eisenbahnarbeitern vor. Die bisher als Schwer- und Schwerstarbeiterzulagen gegebenen Mehlmengen werden den Oberverteilungsstellen, wie bisher weitergeliefert, sie können nach Ermessen der Kommunalverbände zur Erhöhung der allgemeinen Brotration oder der Zulagen für Kinder, Kranke usw., gegebenenfalls zur Bildung einer Reserve für Notstände verwendet werden.

gez. **Wurm.**





XXVI. Jahrgang 1919
Heft 5/6
März

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Walter Reichelt, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten 40 Pfennig die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140,* zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Inhalts-Verzeichnis:

TAGESORDNUNG
der
Ordentlichen Hauptversammlung

(abzuhalten Mittwoch, den 9. April, abends 6 Uhr, im großen Sitzungssaal der Berliner Handelskammer zu Berlin NW, Dorotheenstraße 8)

1. Geschäftliche Mitteilungen.
2. Erstattung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1918 durch den Geschäftsführer.
3. Bericht über die Finanzgebarung des Zentral-Vereins im Jahre 1918.
   (Berichterstatter: Der Schatzmeister.)
4. Bericht über die Prüfung der Jahresrechnung 1918 und Entlastung des Schatzmeisters.
   (Berichterstatter: Der Rechnungsprüfer.)
5. Neuwahlen der Rechnungsprüfer für das Jahr 1919.
6. Wahlen für den Großen Ausschuß in Gemäßheit der Bestimmungen in § 17,3 und § 18 der Vereinssatzungen.
7. Aenderung der Satzungen.
8. **„Die definitive Linienführung des Mittellandkanals.“**
   (Berichterstatter: Herr Geh. Baurat de Thierry, Berlin-Grunewald.)

Sitzung des Großen Ausschusses des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt
Mittwoch, den 9. April, nachmittags 5½ Uhr, im Sitzungssaale der Berliner Handelskammer.

Tagesordnung:

Vorstandswahlen.

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt.

Flamm,
Geh. Regierungsrat, Professor,
Vorsitzender.

Dr. Reichelt,
Geschäftsführer.

Industrie und Gewerbe unter besonderer Berücksichtigung der Binnenschiffahrt im neuen Deutschland

Von Heinrich Göhring in Bremerhaven. (Nachdruck verboten)

Schwer lastet die gegenwärtige Entwicklung der politischen Verhältnisse in Deutschland auf dessen Erwerbsleben. Alle Berichte und Erhebungen aus gewerblichen Kreisen bestätigen dies. Die deutsche Volkswirtschaft, die in 43jähriger Friedensarbeit einen ungeahnten Aufschwung nahm, steht zurzeit vor einem Abgrund. Man nehme nur beispielsweise den drohenden Zusammenbruch der Kohlenwirtschaft. Eine der Ursachen dieser Krisis besteht ganz offensichtlich in den wilden Streiks, die in der letzten Zeit in unserem Kohlenrevier gewütet haben. Im rheinisch-westfälischen Kohlenbezirk betrug die tägliche Verladung im Frieden etwa 32 000 Wagen. In den Kriegsjahren verringerte sich der tägliche Versand auf 25 000 Wagen, und jetzt kommen täglich höchstens noch 15 000 Wagen zum Abtransport. In Oberschlesien wurden im Frieden täglich etwa 15 000 Wagen verladen, während des Krieges nur noch 12 000 Wagen; heute beträgt der tägliche Versand etwa 5000 Wagen. Ebenso wie die Förderung an Steinkohle ist auch die an Braunkohle zurückgegangen. Nach Berichten aus dem Rheinland ist in der Zeit vom 2. Dezember 1918 bis zum 20. Januar 1919 auf 111 Schachtanlagen gestreikt worden; das hatte einen Ausfall von 600 000 Schichten zur Folge, d. h. den Wegfall einer Förderung von 450 000 t Steinkohlen in einem Wert von etwa 13½ Millionen Mark. Es ist also offensichtlich, daß die wilden Streiks eine furchtbare Gefahr für den deutschen Wirtschaftsorganismus bedeuten. Die bei dem hohen Stand ihres Lohnes nicht im geringsten gerechtfertigten Forderungen der Bergarbeiter müssen unsere Volkswirtschaft in absehbarer Zeit ruinieren und führen damit auch die Lage der Arbeiterschaft einer Katastrophe entgegen. Eine Streikmeldung jagt zurzeit die andere, dabei wird die Forderung von heute morgen durch eine viel radikalere abgelöst. Wo aber noch gearbeitet wird, da hat sich ein neuartiges Ca-canny-System durchgesetzt: eine Langsamkeit und Arbeitsunlust, die die Produktion oft auf den minimalsten Teil der normalen Leistung herabdrückt. Nach Feststellungen des Halleschen Bergbau-Vereins sank beispielsweise die Braunkohlenförderung im Dezember 1918 gegenüber Juli 1918 auf 53%, die Brikettherstellung auf 42%, obwohl die sonst im Abräumgebiet beschäftigten Arbeiter in den Gruben und Fabriken tätig waren. Charakteristisch für die zurzeit herrschende Arbeitsunlust ist auch das folgende Beispiel. Von der Niederlausitzer Braunkohlenindustrie wurden kürzlich beim Berliner Arbeitsmarkt 10 000 Arbeiter für den Bergbau, und zwar hauptsächlich für Tagebau — einer Arbeit, die von jedem geleistet werden kann, der gesunde Glieder und den guten Willen zur Arbeit hat — angefordert. Gemeldet haben sich aber nur 150 Arbeitswillige, während 180 000 arbeitslose Personen in Berlin es vorzogen, die hohe Arbeitslosenunterstützung zu beziehen. Wie außerordentlich übrigens der in weiten Kreisen herrschende mangelnde Wille zu intensiver Arbeit unsere wirtschaftliche Lage erschwert, geht beispielsweise daraus hervor, daß in einer sehr großen Lokomotivfabrik in der Umgebung Berlins, die vor der Revolution etwa jeden Tag eine Lokomotive fertigstellte, im Dezember 1918 auch nicht eine einzige Lokomotive vollendet worden ist, obwohl uns diese jetzt so dringend nötig sind. Eine Folge der unerhört schweren Waffenstillstandsbedingungen, die unser rollendes Eisenbahnmaterial um den besten Teil verringert, ist der gegenwärtig katastrophal auftretende Wagenmangel. Wir haben in Friedenszeiten einen Bestand von etwa 36 000 Lokomotiven und etwa 785 000 Wagen zu verzeichnen gehabt. Ende 1918 aber hatten wir nur noch etwa 30 000 Lokomotiven und 510 000 Wagen in leidlich gebrauchsfähigem Zustande. Der Reparaturstand betrug im Frieden etwa 10%, er beträgt jetzt 40 bis 50%. Ueberaus schwer ist das deutsche Eisenbahnwesen durch die Revolution geschädigt worden. Bekanntlich hatten die Soldatenräte die Bahnhofskommandanturen im besetzten Gebiet aufgehoben und die Angestellten nach Hause geschickt. Infolgedessen wurde der Rücktransport der riesigen Vorräte aller Art, die hinter der Front aufgestapelt waren, unmöglich gemacht. So fielen den Polen allein 5000 Lokomotiven und etwa 130 000 Wagen in die Hände, also ungefähr die gleiche Anzahl, welche Deutschland der Entente ausliefern muß. Durch den ganz enormen Rückgang der Kohlenförderung sind die Elektrizitätswerke in die nur denkbar schwierigste Lage geraten. Aber auch die Lage der Gaswerke ist nahezu verzweifelt. Der drohende Zusammenbruch der Kohlenwirtschaft zieht aber immer weitere Bahnen. Die Berichte aus allen Industrie- und Gewerbekreisen kennzeichnen die durch die Schwierigkeit der Kohlenfrage geschaffene Lage.

In einer bedenklichen Krise befindet sich unsere Eisenindustrie. Die Statistik des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller über die heimische Erzeugung von Roheisen läßt in allen Sorten und Bezirken den gewaltigen Rückgang der Erzeugung im Vergleich zu den Vormonaten und besonders zu dem Dezember 1917 erkennen. So betrug beispielsweise die Gesamterzeugung in Rheinland-Westfalen 312 082 t gegen 356 361 t im November 1918 und 498 673 t im Dezember 1917. In den eisenindustriellen Kreisen ist man gezwungen, die Erhöhung der Produktionskosten durch starke Preissteigerungen auszugleichen, und da bei der erheblich verminderten Herstellung vorläufig die Nachfrage das Angebot immer noch übersteigen wird, so dürfte die Durchsetzung der Preiserhöhungen den Werken nicht schwer fallen. Wie lange sich aber im freien Wettbewerb die hohen Preise und damit natürlich auch die hohen Löhne aufrechterhalten lassen, bleibt dahingestellt. Während in Deutschland und speziell infolge der grenzenlosen Forderungen der Arbeiter eine Preissteigerung die andere übersteigt, kann man im Auslande ein stetiges Sinken der Marktpreise beobachten. Nach Mitteilungen der „Times" vom 17. Januar 1919 sank beispielsweise der Kupferpreis in London im Laufe der letzten Woche von 95 auf 84 Pfund Sterling. Die englischen Eisen- und Stahlpreise, die für Inlandlieferungen am 1. Februar 1919 gelten, halten sich beträchtlich unter den deutschen Preisfestsetzungen. So kosten Grobbleche 14 Pfund Sterling (in Deutschland 375 M), Träger 13 Pfund Sterling 12½ Schilling (in Deutschland 320 M), Rohblöcke 9 Pfund Sterling 5 Schilling (in Deutschland 285 M), vorgewalzte Blöcke, Knüppel und Platinen 11 Pfund Sterling 12½ Schilling (in Deutschland 290 bis 305 M) für die Tonne. Die englischen Eisenpreise sind also fast um 100 M die Tonne niedriger als die deutschen Preise. Während die deutsche Roheisenerzeugung im Kriege um etwa 6 Millionen Tonnen gegenüber der Friedenserzeugung zurückgegangen ist, ist die englische Roheisenerzeugung im Kriege um rund eine Million Tonnen und die Stahlerzeugung um rund drei Millionen Tonnen gestiegen. Die Lage der deutschen Unternehmungen kennzeichnet so recht der Bericht der Mansfeldschen Kupferschiefer bauenden Gewerkschaft in Eisleben. Nach Mitteilungen der Verwaltung betragen die Ausgaben des Werkes vom 1. Oktober 1918 bis zum 20. Januar 1919 rund 47 000 000 M, denen ein Absatz von nur 20 000 000 M gegenübersteht. Amerikanisches Kupfer kann man heute schon zum Preise von rund 350 M für 100 kg kaufen, während die Selbstkosten des Mansfelder Kupfers etwa 700 M sind.

Schwer lasten die heute bestehenden Verhältnisse auch auf dem deutschen Binnenschiffahrtsgewerbe. Aus allen

Gebieten wird über den herrschenden Kohlenmangel berichtet. Die Aufrechterhaltung des Schiffahrtsbetriebes ist vielfach nur unter sehr großen Schwierigkeiten und Opfern möglich und wird schließlich noch ganz in Frage gestellt, wenn die Versorgung mit den erforderlichen Bunkerkohlen nicht schleunigst geregelt wird. Von den Wasserstraßen der Elbe wird u. a. berichtet, daß die Güterzufuhren im Verhältnis zu den früheren Monaten nachgelassen haben. Es ist dies hauptsächlich durch den immer größer werdenden Mangel an Eisenbahntransportmitteln verursacht worden, wodurch die Ueberführung von Gütern nach den Umschlagplätzen mehr und mehr eingeschränkt werden mußte. Dieser Umstand hat sich auch hinsichtlich der Verschiffungen über die sächsischen Umschlagplätze bemerkbar gemacht, so daß hier ebenfalls ein Ausfall festgesetzt werden muß. Schwer ins Gewicht fällt auch das Aufhören der Kohlenverladungen in Böhmen. Hier jagt ebenfalls eine Streikbewegung die andere. Für den Schiffahrtsbetrieb werden daher Bunkerkohlen von Böhmen nicht mehr geliefert. Nicht günstiger lauten die Nachrichten von den Märkischen Wasserstraßen. Die Zufuhr oberschlesischer Kohlen ließ sehr zu wünschen übrig, nachdem die Förderung zurückging und auch die Wagengestellung der Eisenbahnen knapper wurde. Dieser Umstand hat in erheblichem Maße auch auf das Umschlaggeschäft der Märkischen Wasserstraßen eingewirkt. Nahezu verzweifelt ist aber die Lage auf den Wasserstraßen des Ostens. Infolge der polnischen Invasion ist hier jeder regelrechte Geschäftsverkehr unterbunden. Das deutsche Binnenschiffahrtsgewerbe ist in diesen Zeiten keineswegs auf Rosen gebettet. Besonders schwer lasten natürlich auch die neuen Arbeitsverhältnisse auf dem Gewerbe. Hierzu kommt noch, daß vom neuen Jahre ab die Schiffahrtsabgaben für die Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder auf das Doppelte erhöht worden sind, wodurch sich beträchtliche Frachterhöhungen notwendig machten.

Eine überaus schwere Gefährdung von Industrie und Gewerbe bedeutet ohne Frage die von sozialistischer Seite angestrebte Sozialisierung des Wirtschaftslebens. Selbst berufene Führer der Sozialdemokratie warnen hier vor einer Uebereilung. So bemerkt beispielsweise das „Hamburger Echo", daß in der Sozialisierungsfrage nicht allein die innerdeutschen wirtschaftlichen Wechselbeziehungen, sondern auch die des internationalen Verkehrs, aus dem ein hochentwickelter Industriestaat sich nicht loslösen kann, entscheidend sind. Ein Volk, dessen Zahl sich alljährlich um mehr als 1% vermehrt, also jetzt um bald ¾ Million anwächst, ist auf die wirtschaftlichen Beziehungen zu der ganzen Welt angewiesen, um leben zu können; es kann sich nicht wirtschaftlich isolieren. Um so mehr, als das deutsche Volk gegenwärtig dringend auf das Ausland als Bezugsquelle angewiesen ist. Man braucht nun nicht einmal strikter Gegner der Vergesellschaftung größerer Zweige des Wirtschaftslebens zu sein. Man nehme nur beispielsweise die Verstaatlichung der Eisenbahnen, die doch nach jeder Richtung hin die daran geknüpften Erwartungen erfüllt hat. Auch Straßenbahnen, Gas-, Elektrizitäts- und Wasserwerke werden vielfach von den Kommunen und öffentlichen Verbänden mit Erfolg betrieben. Schwieriger liegt die Sache aber doch auf anderen Gebieten des Erwerbslebens. Eine Verstaatlichung von Bergwerken, der Seeschiffahrt, des Fischereigewerbes sowie der Binnen- und Küstenschiffahrt, wie sie schon angeregt worden ist, dürfte leicht gegenteilige Folgen haben. Die Erfahrungen der Vergangenheit und speziell diejenigen Englands bestätigen dies. Ueberhaupt, wo die Technik und Wirtschaft der Betriebe nicht so einfach liegt, wo es gilt, lebhafte Inititative zu entfalten, wo man es mit starker Konkurrenz, schnell wachsender Nachfrage zu tun hat, wo es auf Wagemut und Unternehmungslust ankommt, da ist bis heute unbestritten die Privatwirtschaft im Vorsprung.

Die Wasserstraßen auf dem westlichen Kriegsschauplatze

Von Oberstleutnant Boethke.

Wenn ich, aus dem Felde zurückgekehrt, sofort um Aufnahme in den Zentral-Verein für Binnen-Schiffahrt gebeten habe, so beweist das, daß ich der Binnenschiffahrt eine ganz besondere Bedeutung beilege. Welche Wege unser Transportwesen auch gehen mag, zu welchem Gipfel der Vollkommenheit unser Eisenbahnsystem auch emporgeführt werden mag, so werden die Wasserstraßen doch immer ihren Platz daneben behaupten. Nur darauf kommt es an, daß auf diesem Gebiet eine großzügige Politik getrieben wird. Ob das immer der Fall gewesen ist, lasse ich dahingestellt. Noch klaffen die bekannten empfindlichen Lücken zwischen Nord und Süd, zwischen Rhein und Donau, zwischen unseren großen norddeutschen Strömen. Möchten sie bald geschlossen werden! Im Vergleich zu unserem westlichen Nachbar sind wir erheblich von der Natur begünstigt, aber man kann uns wohl nicht dieselbe Rührigkeit nachrühmen, das künstlich zu schaffen, was die Natur schuldig geblieben ist.

Seltsam ist, daß die Militärbehörde so wenig auf den strategischen Ausbau der Wasserstraßen hingewirkt hat, im Gegensatz zu ihrer Haltung gegenüber den Eisenbahnen. Man hat militärischerseits zu wenig Fühlung mit der Binnenschiffahrt gehabt; vielleicht hat man vor 1914 den Umfang der Transporte doch nicht richtig eingeschätzt, sonst hätte man sehen müssen, daß die Heeresleitung heutzutage gar nicht in der Lage ist, auf ein derartig leistungsfähiges Verkehrsmittel zu verzichten. Im Kriege 1870/71 ist man bekanntlich nicht daran gegangen, den für den deutschen Vormarsch geschaffenen Rhein-Marne-Kanal auszunutzen. Wunderbar, denn er hätte die vielfach verstopften und nie genügend leistungsfähigen Eisenbahnen stark entlasten und den Löwenanteil der Versorgung der Einschließungsarmee von Paris übernehmen können.

Später ist die Militärbehörde in ein gewisses Verhältnis zur Binnenschiffahrt getreten, fast möchte ich sagen, in ein platonisches. Der energische Druck scheint nur gefehlt zu haben. Und so hat es im Weltkriege auf dem westlichen Kriegsschauplatze auch sehr lange gedauert, bis eine großzügige, zusammenfassende Ausnutzung des hierfür so sehr geeigneten Kanalnetzes einsetzte. Hatten doch sogar die Eisenbahnbaukompagnien nicht einmal die Weisung erhalten, mit ihren Behelfsbrücken das Fahrwasser auf Flüssen und Kanälen frei zu halten. Offenbar glaubte man, daß die Kriegsdauer nicht ausreichen würde, um die vielen Schiffahrtshindernisse wegzuräumen, die der umsichtige Gegner beim Rückzuge geschaffen hatte. Lagen doch allein zwischen Charleville und der belgischen Grenze annähernd 30 Brücken mit ihrer ganzen Masse im Maas-Strome. Von Zerstörungen an Schleusen, Kanaltunnels und Speisevorrichtungen ist mir wenigstens nichts bekannt geworden; vielleicht hat auch der Gegner die Sperrung durch gesprengte Brücken für ausreichend gehalten.

Ueber ein Jahr lang blieb der Schiffsverkehr der Initiative der einzelnen Behörden überlassen, und damit entwickelte sich armeeweise ein gewisser Lokalverkehr. Das Verdienst hieran fällt den Baudirektionen zu, zu deren Stabe ein wasserbautechnischer Berater gehörte; ihnen unterstanden die Hafenkommandanturen, die nicht das waren, was der Name vermuten läßt, sondern die die Unterhaltung eines längeren Stückes einer Wasserstraße und die Regelung des Schiffslaufes auf diesem zur Aufgabe hatten.

Wie es kommen mußte, kam es. Mehr und mehr machte es sich fühlbar, daß die Bahnen allein nicht imstande waren, unser Riesenheer zu versorgen. Jetzt erinnerte man sich der Wasserstraßen und es wurde mit Nachdruck gefordert, daß alle dafür irgend in Betracht kommenden Transporte ihnen zugewiesen werden sollten. In Brüssel wurde endlich im Beginn des Jahres 1916 (!) die Militärkanaldirektion geschaffen, die mit den ihr unterstellten Kanalbetriebsämtern das Netz des Operations- und Etappengebiet als ein Ganzes in ihrer Hand vereinigte, baulich wie betrieblich. Von ihr wurde auch die Freimachung der Maas energisch durchgeführt. Langsam, aber sicher wurde der Schiffsverkehr zwischen Belgien und der Zone hinter dem Schützengraben immer weiter ausgebaut; eine binnen längerer Zeit vielleicht zu erwartende eingehende Veröffentlichung dürfte mit stattlichen Summen von Tonnenkilometern aufwarten. Die Frachten aber bestanden, was auch militärischerseits wohl niemand vorhergesehen hatte, vorwiegend aus Holz und vor allem aus Schotter, der in enormen Mengen aus den belgischen Brüchen für Straßen- und Betonbauten ins Operationsgebiet ging, sondern aus Kies und Sand, der für dieselben Zwecke in Gruben nahe den Wasserstraßen gewonnen wurde. Der Verkehr bot ein eigenartiges

Bild. Auch auf dem Rhein gingen Schotter, Kies und Sand in großen Mengen durch Holland nach Belgien; es wird bekannt sein, daß wegen der Durchfuhr immer wieder Verhandlungen mit der holländischen Regierung stattfanden und daß diese unter dem Drucke Englands wiederholt ein Veto einlegte. Diese aus Deutschland stammenden Baustoffe wurden in Belgien verbraucht und was nach Frankreich ging, stammte aus Belgien. Hier haben wir den Punkt, in dem die Eisenbahnen uns unendlich überlegen sind. Ein beladener Eisenbahnwaggon konnte glatt von der östlichen Grenze bis an die Westfront durchgeführt werden, ein auf den märkischen Kanälen oder auf der oberen Oder liegendes Schiff aber nicht zum Rhein, ein Rheinkahn nur durch das neutrale Holland nach Antwerpen, und hier war er am Ende angelangt. Die belgischen und französischen Kanäle waren einem solchen Riesen verschlossen.

Wenn die Leistungen trotz aller Bemühungen der Militärkanaldirektion hinter den Anforderungen zurückblieben, so lag es am Mangel an Schiffsraum. Von den vielen auf den Kanälen liegenden Kähnen war offenbar ein erheblicher Teil nicht fahrfähig. Ein Heranziehen von Schiffsraum aus der Heimat kam leider nicht in Frage, weil sie ganz anders gebaut sind, länger, flacher und schmäler. Nur die allerkleinsten Exemplare von unserem Kanaltyp würden die 38,50 m langen dortigen Schleusen durchfahren können, und der Verkehr mit ihnen würde sich nicht lohnen.

Ein weiterer Grund lag in der Tatsache, daß alljährlich die Sambre wiederholt wochenlang durch Hochwasser gesperrt war. Bei solchem konnten die Kähne nur durch sechs bis acht Pferde mühsam aufwärts geschleppt werden. Außerdem hatten hier einige Brücken eine so geringe Durchfahrtshöhe, daß sie den Schifffsverkehr nur bei normalem Wasser gestatteten. Das war sehr empfindlich, denn gerade an der Sambre befanden sich eine Anzahl für die Front äußert wichtiger Steinbrüche.

Der Schiffszug geschah in althergebrachter Weise durch Treidelpferde, langsam und nicht aufregend; er hatte jedenfalls den nicht zu unterschätzenden Vorzug, daß er durch das Vermeiden jeglicher Wellenbewegung die Kanalböschungen schonend behandelte. An einzelnen Stellen waren von uns Schleppdampfer eingesetzt, so in den beiden 2 und 6 km langen Tunnels unweit St. Quentin. Im Frieden fand hier der Betrieb elektrisch statt, aber unsere Sammelkompagnien hatten die elektrische Leitung fortgenommen. Nach jedem Durchlaufen eines Schleppzuges war der längere Tunnel stundenlang von dichtem Qualm erfüllt und unpassierbar. Eine Freude war das Hindurchfahren überhaupt nicht. Der kleine Tunnel ist übrigens unter Napoleon I. durch deutsche Kriegsgefangene erbaut worden; vom größeren weiß ich es nicht.

Die fast durchweg hölzernen Kähne sind bekanntlich nach unseren Begriffen klein; sie haben eine Höchsttonnenzahl von 300 t, die wir aber nie erreichten, weil es an der vorgeschriebenen Wassertiefe von 2,00 bis 2,20 m fehlte. Den Schiffen entsprechend sind die Schleusen bemessen, wodurch natürlich die Verwendung größerer Schiffstypen sich verbietet. Das ist die Schwäche des ganzen französischen Kanalnetzes, unter der auch die Neubauten leiden. Der Nordkanal, der den geraden Weg vom Scheldebecken nach Paris darstellen soll, war 1914 im Bau; auch er erhält keine anderen Schleusenabmessungen, auch auf ihm wird die vorsintflutliche, kastenartige péniche flamande schwimmen. Die vorausgesehene starke Belastung muß durch schnelleres Aufeinanderfolgen der Kähne mit Hilfe von Doppelschleusen bewältigt werden.

Die französischen und belgischen Schiffer verblieben auf ihren Kähnen und fuhren jetzt für die deutschen Behörden, ebenso wie die Besitzer der Treidelpferde diese gegen Entgelt zur Verfügung stellten. Auch die Schleusenwärter walteten ihres Amtes, und wir haben das französische Personal durchweg als verständig und willig kennengelernt.

Eine Ausstattung der Kanalhäfen und Umschlagplätze war so gut wie gar nicht vorhanden; sie mußte von uns geschaffen werden, wo wir sie brauchten. An Stellen, an denen im Frieden die Schiffe geräuschlos vorüber zu gleiten pflegten, weil sie keinen Grund hatten, hier anzuhalten, entstanden Umladeplätze von erheblicher Ausdehnung mit Dampf- und elektrischen Kränen, Ladebrücken, Holzstapeln und Schotterlagern, Schuppen, Pferdeställen, Wohnbaracken, Fliegerdeckungen und elektrischem Licht. Sie wurden die Ausgangspunkte für Straßenneubauten und Feldbahnen, die die Weiterbeförderung der Baustoffe in die Kampfzone übernahmen. Manches bis dahin lauschige, idyllische Plätzchen am verträumten Kanalufer wurde vom Kriegsgotte zur Unkenntlichkeit entstellt; auf ihm war im Laufe weniger Wochen eine technische Stadt entstanden, erfüllt von Lärm und hastender Tätigkeit. Solche Punkte bildeten einen schreienden Gegensatz zu dem ruhigen, beschaulichen Gesamtbilde, das der nordfranzösische Kanal darbietet. Von hohen Pappeln eingerahmt schlängelt er sich dahin, manchmal im tiefen Einschnitt, manchmal das Umgelände überhöhend. Nahe den größeren Städten bieten die Treidelpfade beliebte Spaziergänge; jung und alt, französische Bevölkerung und Feldgrau wogten hier an den Sonntagnachmittagen einträchtig in großen Scharen hin und her, um frische Luft zu schöpfen. Im Hochsommer aber entwickelte sich ein fröhliches, ebenso gesundes wie zwangloses Badeleben. Eine weitere, dem französischen Erholungsbegriff entsprechende Eigentümlichkeit konnte man staunend beobachten: täglich saßen eifrige Angler in langen Reihen längs des Kanalufers. Wonach sie angelten, ist mir unklar geblieben, denn Fische enthielt das klare Wasser nicht. (Die Somme-Arme dagegen sind im Frieden der Hauptfischlieferant der Hauptstadt und haben auch manche feldgraue Küche durch eine Sonntagszugabe erfreut.)

Im Generalgouvernement Belgien wurden die Wasserstraßen von der Baudirektion Brüssel sorgfältig in gutem Zustande erhalten, in Frankreich aber haben die Militärbehörden, schon des chronischen Personalmangels wegen, sich nicht allzu viel mit Unterhaltungsarbeiten abgegeben. Das ist bei französischen Bauten übrigens auch nicht üblich, sie werden auch im Frieden nur notdürftig im Stande gehalten und befinden sich dauernd in einem leichten Verfall. Dies Verfahren haben wir fortgesetzt, indem nur das Allerdringlichste feldmäßig ausgeführt wurde. Das war in erster Linie die Behebung von Schäden an den Schleusen; solche traten an den sehr alten, übrigens auch liederlich ausgeführten Bauten des Somme-Kanals fortwährend auf. Es war ein Wunder, daß dieser Kanal die Kriegsjahre hindurch gehalten hat. Auch seine Ufer waren direkt verwahrlost.

Vorstehende Zeilen machen keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sie sollen nur einen Begriff davon geben, daß trotz diesem und jenem die Wasserstraßen des westlichen Kriegsschauplatzes zu ihrem Rechte gekommen sind und sich als durchaus kriegsbrauchbares Werkzeug erwiesen haben, jedenfalls mehr, als auf dem auch in dieser Hinsicht vernachlässigten polnischen Kriegsschauplatz. Hier haben nur die Weichsel und der Niemen eine gewisse Rolle gespielt, eine Rolle, die in der einen Hälfte des Jahres durch Eis und Hochwasser, in der anderen durch mangelnde Regulierung stark beeinträchtigt wurde.

Reichsverfassung und Wasserstraßen

Der der Nationalversammlung vorgelegte, vom Staatenausschuß genehmigte Entwurf einer Verfassung des Deutschen Reiches regelt in seinem 6. Abschnitt, der das Verkehrswesen behandelt, unter C auch die Angelegenheiten der Wasserstraßen, und zwar in den Artikeln 101 bis 106. Danach hat das Reich die Gesetzgebung für das Binnenschiffahrtswesen, soweit es sich um den allgemeinen Verkehr und um die Landesverteidigung handelt. Es ist seine Aufgabe, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen in seine Verwaltung zu übernehmen, was nur im Wege des Vertrages gegen Entschädigung erfolgen kann. Das Reich kann im allgemeinen oder im Landesverteidigungsinteresse durch Gesetz auch gegen den Widerspruch der Gliedstaaten unbeschadet der Landeshoheitsrechte neue Binnenwasserstraßen anlegen und vorhandene ausbauen. Dabei sind die Interessen der Landeskultur und der Wasserwirtschaft zu berücksichtigen und zu fördern. Anderseits können die Gliedstaaten verlangen, daß das Reich die Binnenwasserstraßen übernimmt, die mit neuen Wasserstraßen ein einheitliches Gebiet oder Netz bilden, wenn durch diese neuen Wasserstraßen der wirtschaftliche Wert der vorhandenen erheblich beeinträchtigt wird. Die Verwaltungen müssen sich den Anschluß anderer Wasserstraßen auf Kosten der Unternehmer gefallen lassen, was auch für die Herstellung von Verbindungen zwischen Wasser und Eisenbahn gilt. Aufgabe des Reiches ist es, durch Vertrag gegen Entschädigung die Seewasserstraßen nach Emden, Bremen, Hamburg—Harburg, Lübeck, Stettin, Danzig und Königsberg in Verwaltung zu übernehmen.

Eine besondere Regelung erfährt das Abgabenwesen. Auf natürliche Wasserstraßen dürfen Abgaben nur für solche Anstalten (Werke und Einrichtungen) erhoben werden, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind. Die Höhe ist auf die Kosten der Herstellung und Unterhaltung der staatlichen und kommunalen Anstalten beschränkt; zu den Kosten rechnen auch die Zinsen und Tilgungsbeträge. Sind die Anstalten auch für andere Zwecke und Interessen getroffen, so dürfen die Abgaben nur einen verhältnismäßigen Anteil ausmachen. Diese Vorschriften beziehen sich auch auf künstliche Wasserstraßen, Anstalten an solchen sowie in Häfen. Der Bemessung der Befahrungsabgaben können die Gesamtkosten für eine Wasserstraße, ein Stromgebiet oder ein Netz zugrunde gelegt werden. Die gleichen Bestimmungen gelten für die Flößerei auf schiffbaren Wasserstraßen. Wenn zwischen fremden Schiffen und deren Ladungen und deutschen Schiffen Unterschiede in den Abgaben gemacht werden sollen, so muß dies das Reich anordnen. Das Reich kann durch Gesetz

die Schiffahrtsbeteiligten auch auf andere Weise zu Beiträgen für die Unterhaltung und den Ausbau des Wasserstraßennetzes heranziehen. Ebenso können zu Beiträgen auch diejenigen herangezogen werden, welche aus dem Bau von Talsperren zur Speisung oder zur Ausgleichung des Wasserstandes der Schiffahrtswege in anderer Weise als durch Befahrung Nutzen ziehen, falls mehrere Gliedstaaten beteiligt sind oder das Reich die Kosten trägt.

Der letzte Artikel bestimmt, daß alle deutschen Kauffahrteischiffe eine einheitliche Handelsmarine bilden. Das Reich regelt die Grundsätze der Schiffsvermessung und der Schiffszertifikate sowie die Bedingungen der Erlaubnis zur Führung eines Seeschiffes. Er bestimmt ferner, daß in den Seehäfen und auf allen natürlichen und künstlichen Wasserstraßen der einzelnen Gliedstaaten alle deutschen Schiffe gleichmäßig zugelassen und behandelt werden.

Zeitfragen der Binnenschiffahrt

Nach einer kurzen Frostperiode steht die Binnenschiffahrt im Beginn ihres Frühjahrsgeschäftes. Die Lage ist anders als in Friedenszeiten. Denn sonst war die Menge der Güter, mit deren Verladung man bis zum Wiederaufgang der Schiffahrt gewartet hatte, bedeutend. Jetzt aber und besonders diesmal ist dies nicht der Fall. Einfuhrgüter sind noch nicht vorhanden, unser hauptsächlichstes Transportgut aber, die Steinkohle, ist in seiner Förderung so wesentlich von der sprunghaft wechselnden Gestaltung des Arbeitsverhältnisses abhängig, daß sich auch nicht im entferntesten übersehen läßt, welche Transportmengen der Binnenschiffahrt zufließen werden. Dies wird durch die Notwendigkeit, angesichts des Kohlenmangels die Kohlenzuteilung auf das allernotwendigste Maß zu beschränken, also vor allem keine Lagerbildung zuzulassen, noch verschärft. Hierzu kommt, daß die Leistungsfähigkeit unseres Zubringers, der Eisenbahnen, durch Waffenstillstandsbedingungen und Reparaturerfordernisse erheblich vermindert ist, ein Umstand, der sich auch im Umschlag vom Wasser zur Bahn sehr unangenehm durch scharfe Anforderungen an die Dringlichkeit der Gestellung von Eisenbahnwagen bemerkbar macht. Nehmen wir hierzu noch, daß die große Kohlenknappheit vor der Frostperiode auch dem Schleppgeschäft nicht förderlich war, also die Raumverteilung bzw. Zuführung nicht förderte, so stehen wir alles in allem vor einer wenig durchsichtigen Lage, die es direkt unmöglich macht, die Aussichten des diesmaligen Frühjahrsgeschäfts auch nur einigermaßen richtig einzuschätzen. Wir müssen vielmehr alles der Entwickelung überlassen.

Eins aber läßt sich schon übersehen, und das ist die ganz wesentliche Mehrbelastung des Unkostenetats aller großen, mittleren und kleinen Schiffahrtsbetriebe im neuen Betriebsjahre. Die Abgaben aller Art sind um 50 bis 100 % erhöht, sämtliche Betriebsstoffe sind immer noch in einer steigenden Preisgestaltung begriffen. Die während des Krieges eingeführten erleichternden Bemannungsvorschriften sind aufgehoben, um die aus dem Felde zurückgekehrten Kriegsteilnehmer unterzubringen; wir müssen also wieder mit der im Frieden vorgeschrieben gewesenen vollen Bemannung fahren. Und hinzu kommen die Lohnerhöhungen, welche die neue Zeit mit sich gebracht hat und die sich gegenüber den in der Kriegszeit gezahlten schon wesentlich höheren Löhnen auf 33⅓ % und mehr belaufen. Inwiefern hierin noch mit Aenderungen zu rechnen ist, werden die Verhandlungen lehren, die über die weitere Gestaltung des Arbeitsverhältnisses in der Binnenschiffahrt gegenwärtig gepflogen werden, nachdem das bisherige Abkommen zwischen Arbeitgeberverbänden und Gewerkschaften als Provisorium nur bis 31. März 1919 läuft. Im allgemeinen kann man wohl mit verständnisvoller Arbeit beider Parteien rechnen, falls sich zersetzende Einflüsse von außenstehender linker Seite nicht allzusehr bemerkbar machen. Jedenfalls wird es aber nicht ohne Abwälzung auf die Frachten abgehen und deren Erhöhung wird lediglich aus dem Grunde etwas weniger fühlbar sein, weil ja auch die Eisenbahnverwaltung zum 1. April 1919 eine wesentliche Erhöhung ihrer Frachtsätze vornimmt.

In diese wenig erfreuliche Zeit fällt nun die Gründung von Schifferbetriebsverbänden durch die Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens auf Grund der Bundesratsverordnung vom 18. August 1917. Die Satzung des Schifferbetriebsverbandes für die Märkischen Wasserstraßen wurde bereits im Reichsanzeiger veröffentlicht, Verhandlungen über die Gründung des Oderverbandes haben ebenfalls schon stattgefunden. Man versichert, daß bei den Gründungen weder an eine Monopolisierung noch an eine Sozialisierung der Binnenschiffahrt gedacht sei, wir wollen es glauben. Auch soll noch nicht feststehen, ob man Zentralverfrachtungsstellen errichtet. Den Schiffern, die man hierdurch zusammenfaßt, kann dies an und für sich gleichgültig sein, wenn für sie auskömmliche Frachten festgesetzt werden. Dies ist Angelegenheit der Frachtausschüsse bei der Schiffahrtsabteilung, und es muß Sache der Privatschiffer sein, durch ihre fähigsten Köpfe in diesen Ausschüssen für tatkräftigste Vertretung ihrer Interessen zu sorgen. Hierauf kommt überhaupt alles an, und jedenfalls bleibt abzuwarten, wie die Privatschiffahrt bei diesem zwangsweisen Zusammenschluß, denn ein allgemeiner freiwilliger war trotz jahrzehntelanger Bemühungen nicht zu erreichen, bestehen wird. Allerdings haben sich, wie das immer der Fall zu sein pflegt, nachträglich verschiedene Widersprüche geltend gemacht, die wohl weniger von Schiffern als von Schiffsbefrachtern, namentlich in Hamburg ausgingen und sich auch gegen eine Vorzugsstellung der Transportgenossenschaft zu Berlin richteten. Ueber diese Widersprüche finden noch Verhandlungen statt, und zwar bei der Schiffahrtsabteilung, die, da sie die Ueberwachung der Betriebsverbände vorzunehmen hat, wohl noch für eine Reihe von Jahren bestehen wird.

R. Huth.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Unterfrachtführer und Zwischenfrachtführer.

Für den Unterfrachtführer hat das Handelsgesetzbuch im § 432 eine besondere Vorschrift getroffen, die das Rechtsverhältnis zwischen ihm und den Transportbeteiligten in anderer Weise regelt, als es auf Grund der sonstigen vertraglichen Beziehungen der Fall sein würde.

Es bestimmt der § 432: Uebergibt der Frachtführer zur Ausführung der von ihm übernommenen Beförderung das Gut einem anderen Frachtführer, so haftet er für die Ausführung der Beförderung bis zur Ablieferung an den Empfänger. Der nachfolgende Frachtführer tritt dadurch, daß er das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt, diesem gemäß in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, die Beförderung nach dem Inhalt des Frachtbriefes auszuführen. Hat auf Grund dieser Vorschriften einer der beteiligten Frachtführer Schadenersatz geleistet, so steht ihm der Rückgriff gegen denjenigen zu, der den Schaden verschuldet hat. Kann dieser nicht ermittelt werden, so haben die beteiligten Frachtführer den Schaden nach dem Verhältnis ihrer Anteile an der Fracht gemeinsam zu tragen, soweit nicht festgesellt wird, daß der Schaden nicht auf ihrer Beförderungsstrecke entstanden ist.

Wann liegt ein Zwischenfrachtverhältnis und wann ein Unterfrachtverhältnis vor? Diese Frage und die Unterscheidung dieser beiden Begriffe ist von weitestgehender Bedeutung, da, wie unten noch auszuführen ist, die Haftung des Unterfrachtführers ganz anders geregelt ist als die des Zwischenfrachtführers.

Ein Unterfrachtverhältnis kann nur dort eingegangen werden, wo ein Hauptfrachtverhältnis besteht. Es muß ein Transportunternehmer (in der Regel als Spediteur) die Beförderung von Gütern in weitergehendem Umfange übernommen haben, als er selber den Transport ausführt, und er muß sich zur weiteren Ausführung des Transportes anderer Frachtführer bedienen, die für ihn den Transportauftrag weiter erfüllen. Entsprechend wird ein einziger Frachtbrief ausgestellt, ein sogenannter durchgehender Frachtbrief, der von den weiteren Frachtführern zur weiteren Ausführung des Transportes übernommen wird.

Der erste Frachtführer muß also einen Gesamtfrachtvertrag abgeschlossen haben, den er teilweise als Frachtführer selbst, teilweise als Spediteur mittels der Unterfrachtführer erfüllt. Hat er nun einen Teil des Transportes übernommen, als Frachführer oder als Spediteur mit der Vereinbarung, daß er dann dafür sorgen muß, wie die Güter weiter transportiert werden, so endet das Transportverhältnis, wenn die Güter in dem Zwischenbestimmungsort angekommen sind, und nunmehr handelt der erste Frachtführer (Spediteur) nicht mehr zur weiteren Erfüllung des Transportauftrages, sondern zur Erfüllung der besonderen Verpflichtung im Interesse seines Auftraggebers, einen neuen Frachtvertrag abzuschließen. Es ist dabei gleichgültig, in welcher Weise dieser neue Vertrag geschlossen wird, ob er im eigenen Namen handelt oder ob im Auftrage oder gar im Namen seines eigenen Auftraggebers, in der Regel des Absenders.

In diesen letzten Fällen ist der weitere Transportunternehmer nicht Unterfrachtführer, sondern Zwischenfrachtführer und er tritt mit demjenigen in Rechtsverbindungen, von dem er den Auftrag zur weiteren Transporterledigung erhalten hat, also je nach dem mit seinem Vormann (Frachtführer, Spediteur) oder durch dessen Vermittlung mit dem Absender direkt. Die besonderen Haftungsvorschriften des § 432 HGB. finden dann nicht Anwendung.

Nicht jeder Nachmann, der in die Stellung eines Frachtführervormanns eintritt, wird auch zum Unterfrachtführer. Das Gesetz macht vielmehr zur Voraussetzung, daß er das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt. In der Regel wird das der Fall sein oder vielmehr der Hauptfrachtführer (Spediteur) wird den Transportauftrag nur erteilen, wenn der ursprüngliche Frachtbrief angenommen wird. Notwendig ist das aber nicht; es kann auch ein besonderer Frachtbrief ausgestellt werden, und dann bleibt es bei den gewöhnlichen Bestimmungen; der Nachmann tritt nur mit seinem Vormann in Rechtsbeziehungen, er ist nicht Unterfrachtführer im Sinne des § 432.

Auf die Art des Betriebes kommt es bei dem Begriff Unterfrachtführer nicht an. Es kann ein und derselbe Frachtbrief

ausgestellt werden für die verschiedensten Betriebsarten, es kann ein Gut von der Eisenbahn auf das Dampfschiff verladen werden, vom Dampfschiff auf Wagen, vom Wagen wieder auf die Eisenbahn, von der Eisenbahn wieder auf die Post usw.; soweit überhaupt ein Frachtgeschäft vorliegt, ist es als ein Unterfrachtverhältnis im Sinne des § 432 anzusehen.

Ein Unterfrachtverhältnis liegt auch nur dann vor, wenn es sich noch um den vom Absender veranlaßten Transport handelt. Wenn zum Beispiel der Empfänger der Güter durch einen Transportunternehmer sie von dem Bestimmungsort abholen und dort aus den Händen des Frachtführers (Unterfrachtführers) in Empfang nehmen läßt, so ist dieser letzte Transportunternehmer überhaupt nicht Nachmann, und auch nicht Unterfrachtführer.

Die Haftungsverhältnisse im Hinblick auf den Unterfrachtführer sind folgende. Der Hauptfrachtführer scheidet nicht etwa aus dem Vertrage aus, er ist es, der durch den Unterfrachtführer den Transportvertrag erfüllen läßt. Die Leute des Unterfrachtführers sind also für den Hauptfrachtführer Erfüllungsgehilfen, der Hauptfrachtführer haftet also nach den allgemeinen Erfüllungsgrundsätzen, das heißt, er hat nach § 431 HGB. das Verschulden der Personen des Unterfrachtführers genau so gut zu vertreten wie sein eigenes Verschulden oder das seiner Leute.

Der Unterfrachtführer haftet aber auch dem Absender oder dem Empfänger direkt, nicht nur gegenüber dem Hauptfrachtführer. Die Haftung ist eine sogenannte solidarische, das heißt, der Transportinteressent kann sowohl den Hauptfrachtführer wie den Unterfrachtführer für den etwa entstehenden Schaden in Anspruch nehmen. Für den Zwischenfrachtführer gelten alle diese Sonderbestimmungen nicht. Dr. jur. Eckstein.

Annahmeverzug und Frachtführerhaftung

Die Haftung des Frachtführers ist nicht zeitlich unbeschränkt. Nur dann findet eine Haftung auf Grund der besonderen Vorschrift des § 429 statt, wenn der Verlust oder die Beschädigung des Gutes erfolgt in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung des Frachtgutes.

Es ist nun nicht selten, daß der Empfänger der Frachtgüter aus irgendeinem Grunde die Annahme derselben verweigert. Der Frachtführer ist nicht berechtigt, die Güter dann einfach ihrem Schicksal zu überlassen, sondern er ist verpflichtet, die Güter in vorläufiger Verwahrung zu behalten, wenn er es nicht vorzieht, von seinem Recht auf Einlagerung in einem öffentlichen Lagerraum Gebrauch zu machen.

Dauert die Haftung des Frachtführers fort, auch für diejenige Zeit, in der er gewissermaßen gegen seinen Willen Verwahrer der Frachtgüter wird?

Stützt man sich auf den Wortlaut des § 429 HGB., so möchte man geneigt sein, die Frage zu bejahen. Die Haftung besteht für die Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung der Frachtgüter. Ist eine Ablieferung derselben nicht erfolgt, so scheint es also, als wäre eine Aenderung in der Haftpflicht des Frachtführers nicht erfolgt.

Diese Ansicht würde aber nicht nur gegen das Rechtsgefühl verstoßen, sondern sie würde den § 429 HGB. in gar zu buchstabenmäßiger Weise auslegen.

Es mag richtig sein, daß man von einer Ablieferung der Frachtgüter bei Annahmeverzug nicht sprechen kann, daß auch nicht der Uebergang der Frachtführerverwahrung in die gewöhnliche Verwahrung als ein Surrogat der Ablieferung anzusehen ist.

Aber der Annahmeverzug des Empfängers verpflichtet diesen gegenüber dem Frachtführer zum Schadenersatz. Der Schaden des Frachtführers bestünde darin, daß er von seiner Haftpflicht nicht befreit wird, während seine Haftpflicht enden würde, wenn der Empfänger das Frachtgut in Empfang genommen hätte. Der Ersatz dieses Schadens bestünde darin, daß der Empfänger nicht mehr berechtigt wäre, den Frachtführer auf Grund der strengen Frachtführerhaftung in Anspruch zu nehmen; daß er vielmehr dem Frachtführer die Stellung eines gewöhnlichen Verwahrers einräumen muß, das heißt, er kann den Frachtführer nicht mehr weiter in Anspruch nehmen, als dieser auf Grund des gewöhnlichen Verwahrungsrechtsverhältnisses haften würde.

Fordert der Frachtführer für diese Verwahrung eine Vergütung, so finden die allgemeinen Grundsätze des Schuldrechts Anwendung; das heißt, der Frachtführer haftet für diese Zeit für Vorsatz, grobe und leichte Fahrlässigkeit, aber er braucht nicht mehr den Entlastungsbeweis zu führen, zu dem er als Frachtführer verpflichtet wäre, sondern er haftet nur, wenn ihm ein Verschulden nachgewiesen wird.

Verlangt der Frachtführer keine Vergütung für diese Zeit der Aufbewahrung, so finden die Grundsätze über die unentgeltliche Verwahrung Anwendung; das heißt, der Frachtführer haftet nach § 690 BGB. nur für diejenige Sorgfalt, die er in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt.

Die Ansicht, daß der Frachtführer nicht mehr auf Grund der strengen Frachtführerhaftung in Anspruch genommen werden kann, wird auch allgmein geteilt (vgl. z. B. „Staub Kommentar" HGB. § 429, Anm. 9).

Man pflegt allerdings diese Ansicht etwas anders zu begründen, und kommt so auch zu einem Resultat, das von dem meinigen in einem unwichtigen Punkte abweicht. Man wendet nämlich den § 300 BGB. an, worin es heißt, der Schuldner habe wegen des Verzuges des Gläubigers nur Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit zu vertreten.

Diese Begründung scheint mir darum nicht unbedenklich, weil der Frachtführer in seinem Verhältnis zum Empfänger nicht gut als Schuldner gegenüber dem Gläubiger angesehen werden kann. Immerhin ist die Abweichung des Resultats nur unbedeutend und wird schwerlich zu praktischen Folgen führen. Das Wesentliche bleibt: In dem Augenblick, in dem der Empfänger die Annahme des Frachtgutes verweigert, hört auch die strenge Haftung des Frachtführers auf und es treten dieselben Wirkungen ein, wie wenn die Ablieferung erfolgt wäre.

Dr. jur. Eckstein.

Der Befrachter haftet für schuldhaft unrichtige Angaben über das Frachtgut.

Grundlegende Entscheidung des Reichsgerichts vom 8. Juni 1918.

sk. (Nachdruck verboten.) Der Schiffer W. in H. hatte sich verpflichtet, 639 t eines Salzes von Hamburg nach Stade zu transportieren und auf der Horst bei Stade zu löschen. Die Ladung ist in vier Kastenschuten verladen; es sind Ladescheine ausgestellt. In diesen ist die Ware als Steinsalz bezeichnet. Der Frachtabschluß ist durch den Schiffsmakler H. vermittelt. W. behauptet, es habe sich nicht um Steinsalz, sondern um doppeltschwefelsaures Natron (Bisulfat) gehandelt. Dies sei eine ätzende Masse und habe die Kastenschuten, sowie die Kleidung der Schutenschiffer stark beschädigt. Er forderte Schadensersatz — und zwar von dem Kaufmann Cl., weil dieser sein Gegenkontrahent sei und ihn über Art und Beschaffenheit des Frachtguts getäuscht habe. Der Beklagte behauptet, er habe die Masse, die aus Abfällen von der Salpetersäurefabrikation bestanden habe, von einer inländischen Fabrik erhalten, um sie zu vernichten. Er habe mit P. in Stade vereinbart, daß dieser sie in seine bei Stade gelegenen Lehmgruben schütten solle. P. habe die Ware in Hamburg abzunehmen gehabt, und demgemäß habe P. durch Vermittelung von H. den Frachtvertrag mit dem Kläger abgeschlossen. Beklagte sei also nicht Gegenkontrahent des Klägers. Beklagte habe weder erklärt, daß die Masse Steinsalz sei, noch habe er H. zur Abgabe einer solchen Erklärung ermächtigt. Die Ladescheine habe Beklagte weder erhalten noch gesehen. Das Landgericht Hamburg sowohl wie das Hanseatische Oberlandesgericht daselbst wiesen die Klage ab, auf Revision des Klägers hob jedoch das Reichsgericht das Urteil auf und verwies die Sache an die Vorinstanz zurück.

Aus den Entscheidungsgründen der höchsten Instanz:

Nach § 45 Binnensch.-Ges. ist der Absender, der unrichtige Angaben über die verladenen Güter macht, für den durch seine Handlungsweise veranlaßten Schaden verantwortlich, insofern ihm dabei ein Verschulden zur Last fällt. Unter Absender im Sinne dieser Bestimmung ist jedenfalls der Befrachter zu verstehen; ob auch der Ablader darunterfällt, mag dahingestellt bleiben. Das Gesetz bestimmt also, daß ein Befrachter, der schuldhafterweise unrichtige Angaben über das Frachtgut macht, für den dadurch entstehenden Schaden verantwortlich ist. Der schuldvoll unrichtigen Angabe steht das Unterlassen jeglicher Angabe gleich, wenn der Befrachter den schädigenden oder gefährlichen Charakter der Frachtgüter kennt. Das ergibt sich ohne weiteres aus den Grundsätzen, die das Reichsgericht über Verschulden beim Vertragsschluß entwickelt hat. In dem Urteil JW. 1912, 743, 5 ist dargelegt, daß ein Kontrahent die Offenbarung und Aufdeckung solcher Tatsachen nach der Auffassung des redlichen Verkehrs erwarten darf, von denen die Gegenseite annehmen muß, daß sie für seine Entschließungen von Bedeutung sind, von denen er sich selbst aber auf andere Weise keine Kenntnis verschaffen kann. Verletzung dieser Vertragspflicht verpflichtet zum Schadensersatz; ob in Höhe des positiven Erfüllungsinteresses, wie in jenem Urteil ausgeführt, oder nur in Höhe des negativen, kann für den vorliegenden Fall unerörtert bleiben. Der Beklagte haftet also — bei Unterstellung, daß er Befrachter ist —, wenn bewiesen wird, daß er schuldhafterweise dem Kläger von der gefährlichen Natur des Frachtgutes keine Mitteilung gemacht oder nicht wenigstens mitgeteilt hat, daß es sich um Bisulfat handelte, dessen gefährliche Natur nach der Feststellung des Berufungsgerichts den Hamburger Schutenvermietern bekannt ist. Die Verpflichtung des Beklagten erschöpfte sich auch nicht darin, daß er dem Makler von der Natur oder dem Namen des Stoffes Kenntnis gab; er mußte vielmehr den Makler beauftragen, dem Frachtführer diese Mitteilung weiterzugeben, und er mußte sich in geeigneter Weise vergewissern, daß auch der Makler diesen Auftrag ausführte. Dabei ist die Beweislast wie folgt, zu

verteilen. Der Kläger muß nachweisen, daß derjenige Tatbestand vorlag, aus dem sich die Verpflichtung des Beklagten zu der bezeichneten Mitteilung ergab. Dann hat der Beklagte nachzuweisen, daß er seine Vertragspflicht erfüllt, also die nötigen Schritte getan hat, um die Mitteilung an den Kläger gelangen zu lassen. Wolle man dem Kläger den Beweis aufbürden, daß ihm eine solche Mitteilung nicht geworden ist, so würde sich ein unbefriedigendes Resultat ergeben, da ein solcher Beweis in der Regel kaum zu führen ist. Deshalb hat der Beklagte den Nachweis der erfolgten Mitteilung zu führen, wie ein gleiches vom Gesetzgeber im § 4694 BGB, für den Verwahrungsvertrag bestimmt ist. (Aktenzeichen I. 341/17). B. S.

Kleine Mitteilungen

Personalnachrichten

Nach einer uns gewordenen Mitteilung des Staatlichen Wasserbauamtes in Gleiwitz ist Herr Baurat Klehmet in Gleiwitz auf dem Felde der Ehre gefallen.

Dem Vorstandsmitgliede des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt, früheren Reichstagsabgeordneten, Herrn Bergrat Gothein (Breslau), ist in der neuen Regierung das Amt eines Ministers ohne Portefeuille übertragen worden.

Schifferbetriebsverband der Märkischen Wasserstraßen. Auf Grund der Verordnung des Bundesrats vom 18. August 1917 ist am 15. Februar dieses Jahres mit dem Sitz in Berlin der Schifferbetriebsverband der Märkischen Wasserstraßen gegründet worden, der später auch auf weitere Flüsse ausgedehnt werden soll. Nach § 1 der Verordnung der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens sollen die Besitzer von Binnenschiffen, die im Bezirk der Märkischen Wasserstraßen beheimatet sind, zu einem Betriebsverbande vereinigt werden. Ausgenommen sind Dampferbesitzer, Gesellschaften und diejenigen Besitzer von Binnenschiffen, die nicht als Kleinschiffer anzusehen sind, die also, wie die Verordnung sagt, mehr als zwei Binnenschiffe besitzen. Der Zweck des Verbandes ist (nach § 2) die ständige Beobachtung des Schiffs- und Güterverkehrs und Bereithaltung der Binnenschiffe für Transporte der Uebergangswirtschaft. Hiernach ist offenbar die Gründung erfolgt, um im öffentlichen Interesse bei der herrschenden Verkehrsnot auch die Kleinschiffahrt besser heranziehen zu können. Weiterhin sagt derselbe Paragraph über Zwecke: „Mitwirkung bei der Frachtfestsetzung und bei der Beschaffung, Verteilung und Ueberwachung von Mannschaften, Betriebsstoffen und Schiffsbedarfsgegenständen." Hierdurch gewinnt die Kleinschiffahrt durch diese Organisation erstmalig einen gewissen Einfluß auf die Bestimmungen der Frachten. Durch den Verband ist fernerhin eine soziale Fürsorge vorgesehen für die Fahrzeuge, deren Besitzer eingezogen waren, stillagen und hierbei erheblichen Schaden erlitten haben, bzw. unbrauchbar wurden Die Mitglieder sind unter anderem verpflichtet, die Zwecke des Verbandes nach jeder Richtung hin zu fördern und nach näherer Anweisung der Schiffahrtsabteilung oder ihrer Beauftragten Fahrten auszuführen, die Transporte der Kriegs- oder Uebergangswirtschaft zum Gegenstande haben; die Durchführung und Entschädigung erfolgt nach den zwischen dem Frachtausschuß und der Schiffahrtsabteilung vereinbarten Frachtsätzen und Verfrachtungsbedingungen. R.

Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe. Am 26. Februar wurde die Gruppe Weichsel, Pregel und Memel des Arbeitgeberverbandes für Binnenschiffahrt und verwandte Berufe, E. V., Hamburg, mit dem Sitz in Königsberg gebildet. Dem Vorstand gehören folgende Herren an: Bruno Dumont du Voitel i. Fa. Wischke & Reimer, Königsberg, Vorsitzender, Direktor Buchholz, „Weichsel", Danziger Dampfschiffahrts- und Seebad-A.-G., Danzig, stellvertretender Vorsitzender, Gerichtsassessor a. D. Haslinger, Königsberg, Schriftführer, Paul Zedler, i. Fa. A. Zedler, Elbing, Direktor Mickoleit, Tilsiter Dampfer-Verein A.-G., Tilsit, Bruno Bieber, i. Fa. Gebrüder Bieber, Memel.

Schifferbetriebsverband für die Oder. Die Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens veröffentlicht im „Reichsanzeiger" vom 28. Februar 1919 die auf Grund der Bundesratsverordnung vom 18. August 1917 errichtete Satzung dieses Betriebsverbandes vom 28. Februar 1919. Die Satzung entspricht im allgemeinen der Satzung des Verbandes für die Märkischen Wasserstraßen. Der Geltungsbereich umfaßt die Oder von Ratibor bis Stettin (Kilometer 716.9 bis 28), von der Mündung der Oder ab gerechnet einschließlich Westoder zwischen Gartz und Stettin, und deren schiffbare Nebenflüsse und die anderen schiffbaren Wasserläufe, soweit sie zwischen den genannten Punkten mit der Oder in Verbindung stehen, mit Ausnahme der Warthe und der Märkischen Wasserstraßen. In Streitfällen, ob eine Wasserstraße zum Gebiet der Oder im Sinne der Verordnung gehört, entscheidet die Schiffahrtsabteilung. Der Verband hat seinen Sitz in Breslau. Er entsendet u. a. ein Vorstandsmitglied und zwei Beigeordnete in den Frachtausschuß der Oderschiffahrt (Oder-Kriegsschiffahrts-Gesellschaft). Die Tätigkeit beginnt am 1. März 1919. Je ein Vorstandsmitglied entsenden der Verein selbstfahrender Schiffer zu Cosel-Oderhafen, die Schifferinnung zu Ratibor, die Victoria Transportgeschäft selbstfahrender Schiffer zu Breslau, die Dampfergenossenschaft deutscher Strom- und Binnenschiffer zu Fürstenberg (Oder), und eins wird auf Vorschlag der Mitgliederversammlung von der Schiffahrtsabteilung ernannt. Ueber die sonstigen Bestimmungen der Satzung erübrigt sich eine Mitteilung.

Deutsche Schiffskreditbank Aktiengesellschaft, Duisburg. Die Deutsche Schiffskreditbank ist aus Kreisen der deutschen Schiffahrt und des deutschen Schiffbaues entstanden. Ihr Aktienkapital beträgt 7 000 000 M. Die volle gesetzliche Rücklage in Höhe von 700 000 M ist bei der Gründung mit eingezahlt.

Laut ministeriellem Erlaß vom 7. Juni 1918 ist der Bank die Genehmigung erteilt worden, Inhaberschuldverschreibungen (Schiffspfandbriefe) bis zum Zehnfachen des eingezahlten Aktienkapitals auszugeben.

Der Gegenstand des Unternehmens ist die Förderung des Schiffskredits.

Die Deutsche Schiffskreditbank gibt Schiffshypotheken auf See- und Binnenfahrzeuge aller Art zu festem Zinssatz und unter günstigen Bedingungen.

Sie gewährt Bauvorschüsse und vermittelt Schiffsneubauten.

Sie vermittelt Schiffsverkäufe.

Seit annähernd 20 Jahren lag das Schiffsbeleihungsgeschäft ausschließlich in den Händen des Auslandes. Die Abhängigkeit eines großen Teiles der deutschen Handelsflotte war hiervon die Folge.

Deutsches Kapital soll dem Schiffer zur Verfügung stehen. Deutsches Kapital soll den heimischen Schiffbau fördern.

Die Deutsche Schiffskreditbank ist ein Unternehmen von hoher nationaler Bedeutung.

Sie erbittet die Unterstützung der deutschen Schiffahrt und des deutschen Schiffbaues.

Zur Notlage des deutschen Wirtschaftslebens wird von den zentralen Verbänden von Deutschlands Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft am 13. März in Berlin eine gemeinsame Kundgebung geplant. Als letzte Warnung vor dem Zusammenbruch werden hervorragende Vertreter der genannten Erwerbsstände die jetzige Lage des deutschen Wirtschaftslebens und die dringenden Forderungen von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft darlegen. R.

Die Ziele des Deutschen Wasserkraftverbandes E. V. Während des Krieges ist in den verschiedenen Ländern in immer steigendem Maße erkannt worden, welche entscheidende Bedeutung die Schonung der Kohlenvorräte und die volle Ausnutzung der vorhandenen Wasserkräfte besitzt. Von unseren Gegnern ist nicht nur Italien, das freilich durch den Mangel eigener Kohlen ganz besonders dazu veranlaßt ist, sondern auch Frankreich auf diesem Wege vorgegangen. Während Frankreich bis zum Jahre 1914 von seinen Wasserkräften nur 750 000 PS nutzbar gemacht hatte, wurde diese Ausnutzung während des Krieges um den Riesenbetrag von 800 000 PS gesteigert. Heute nutzt Frankreich 1 500 000 PS seiner Wasserkräfte aus. („Die Rheinquellen", Zeitschrift für schweizerische und süddeutsche Wasserwirtschaft, 12. Jahrgang, 1917, Nr. 4 bis 5). In Deutschland hat auf diesem Gebiete Bayern den Anfang gemacht. Dagegen ist zur Nutzbarmachung der Wasserkräfte innerhalb des übrigen Deutschland noch längst nicht das Erforderliche geschehen. In Preußen ruht diese bedeutungsvolle Frage so gut wie ganz. Auch die Rheinregulierun Straßburg—Basel, über welche seit längerer Zeit Erhebungen im Reichsamt des Innern schweben, steht heute noch auf einem Punkte, der selbst vom Anfang der Ausführung weit entfernt ist.

Die Verhältnisse, unter denen das deutsche Wirtschaftsleben voraussichtlich auch längere Zeit nach dem Kriege den Kampf um die Aufrechterhaltung seiner Weltgeltung zu führen gezwungen sein wird, machen es gebieterisch zur Pflicht, alle wirtschaftlichen Kräfte des Deutschen Reiches auszunutzen und in den Dienst der gemeinsamen Sache zu stellen.

Zu diesen Kräften gehören mit in erster Linie die Wasserkräfte, zu deren Ausbau und Ausnutzung bisher noch nicht entfernt dasjenige geschehen ist, was zu ihrer vollständigen Verwertung im Dienste der deutschen Industrie und der deutschen

Landwirtschaft geschehen kann und deshalb geschehen muß. Während Bayern sich des Wertes seiner Wasserkräfte bereits bewußt geworden und energische Schritte zu ihrer Ausnutzung getan hat, ist Preußen in dieser Beziehung noch zurückgeblieben.

Um diesen Zweck zu erreichen, hat sich der Deutsche Wasserkraftverband E. V. mit dem Sitz Berlin-Charlottenburg, Technische Hochschule, gegründet.

Zweck: Förderung des Ausbaues und der Ausnutzung der Wasserkräfte in Deutschland.

Organisation: Fachausschuß für Wasserbau, Fachausschuß für Wasserkraftmaschinen, Fachausschuß für Wasserwirtschaft, Fachausschuß für Wasserrecht.

Arbeitsgebiet: 1. Bestandserhebung und Statistik für ausgenutzte und noch auszunutzende Wasserkraftanlagen; 2. Nachweis vorhandener Wasserkräfte an Industrie und Landwirtschaft unter Berücksichtigung der bestehenden Anlagen; 3. Maßnahmen zur Förderung des Ausbaues von Wasserkräften; 4. Prüfung von Bau- und Erweiterungsanträgen nach wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten; 5. Errichtung einer Beratungs- und Schlichtungsstelle. R.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. Februarheft der Z. f. B.) als Mitglieder neu beigetreten:

Remme, Joachim, Dr., Assistent beim Deutschen Industrie- und Handelstag (Berlin C. 2, Neue Friedrichstraße 53/56).

Boethke, Oberstleutnant, Berlin-Wilmersdorf (Pfalzburger Straße 28).

Aus verwandten Vereinen

Verein der Dampfschiffbesitzer und -führer auf den Märkischen Wasserstraßen E. V. zu Berlin. Am 20. Februar fand unter dem Vorsitz des Herrn Reinhold Walter die Monatsversammlung statt. Nach Aufnahme mehrerer Mitglieder wurde die Errichtung der Schifferbetriebsverbände erörtert und dazu die Ansicht ausgesprochen, daß davon, obgleich sie die Dampfschiffahrt noch nicht berühren, eine regelnde Einwirkung auch auf das Schleppgeschäft zu erwarten sei. Weiter befaßte man sich mit der Frage der Lieferung von Bunkerkohlen für die Personendampfer. Die Schiffahrtsabteilung ist der Ansicht, daß die gegenwärtige Kohlenlage nicht geeignet sei, schon jetzt eine Entscheidung zu treffen, sie hat anheimgestellt, den Antrag in einiger Zeit zu wiederholen. Dabei wurde mitgeteilt, daß Bunkerkohlen in Berlin augenblicklich 4,04 M für den Zentner ab Platz kosten. Sodann wurde beschlossen, beim Wasserbauamt Köpenick die Wegbaggerung einer Ecke bei der Mündung der Rüdersdorfer Gewässer in den Dämeritzsee, bei der Regierung in Potsdam die Anbringung von Pfählen im Hohenzollernkanal zum Festmachen der Dampfer und die Zulassung von nur drei Mann Besatzung auf Schleppdampfern bis zu 50 qm Heizfläche anzuregen und bei der Schiffahrtsabteilung anzufragen, wenn die Freigabe der gemieteten Dampfer zu erwarten ist.

Am 13. Februar fand in Hamburg die Jahreshauptversammlung des Hamburger Vereins für Flußschiffahrt E. V. statt. Wir entnehmen dem Jahresbericht über das 30. Vereinsjahr 1918 folgendes:

Allgemeines. Das vergangene Berichtsjahr stand nicht nur unter dem Einfluß des Krieges, sondern auch unter demjenigen des am 6. November eingetretenen Umsturzes; dennoch konnten die Beschäftigungen und die Ergebnisse auf der Oder als gute, auf den Märkischen Wasserstraßen zum Teil als befriedigende bezeichnet werden, während die Elbeschiffahrt wiederum mit Verlust abschließen mußte, da auf diesem Gebiete außergewöhnlicher Wasser- und Beschäftigungsmangel die Ausnutzung der Betriebsmittel beeinträchtigten.

Die Ein- und Ausfuhr über die Seehäfen Hamburg und Lübeck bewegte sich in engen Grenzen und wurde mit der durch den Waffenstillstand eingetretenen verschärften Blockade, welche auf die Ostseehäfen ausgedehnt worden war, ganz lahmgelegt.

Entlastung der Eisenbahn und Ueberleitung der Güter auf die Binnenschiffahrt. Die Bestrebungen der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens auf stärkere Inanspruchnahme der Wasserwege zur wirksamen Entlastung der Eisenbahn haben zu einer lebhafteren Beschäftigung auf den Gebieten der Oder und der Märkischen Wasserstraßen geführt. Es darf aber auch nicht verschwiegen werden, daß manche auf diesem Gebiete getroffenen Maßnahmen nicht zweckentsprechend waren. Für das Elbegebiet trat jedenfalls ein Nutzerfolg nicht zutage. Hier wird nur ein enges Zusammenarbeiten zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt zu der so notwendigen durchgreifenden Entlastung der Eisenbahn führen können. Bezüglich der auf diesem Gebiete bereits eingeleiteten Bemühungen wird weiter unten berichtet.

Die Ungunst der Wasserverhältnisse, welche sich im verflossenen Jahre wiederholte und besonders stark die Elbeschiffahrt traf, hatte zeitweise Verkehrsbehinderungen und Verzögerungen in der Bewegung der Schiffe zur Folge; Ableichterungen konnten im allgemeinen vermieden werden, da die Schiffe mit Rücksicht auf die Erfahrungen des dem Berichtsjahr vorangegangenen Jahres weniger belastet worden waren.

Schiffsmannschaft. Der Mangel an Schiffsmannschaft, welcher sich 1917 stark fühlbar gemacht hatte, trat im Berichtsjahre weniger in die Erscheinung, da von der Schiffahrtsabteilung aus dem von ihr gebildeten Schifferersatzbataillon eine größere Anzahl Schiffahrtskundiger den Schiffahrtstreibenden zur Verfügung gestellt werden konnte; dennoch trat hin und wieder ein Mangel an geschulten Schiffsangestellten, besonders an Heizerpersonal ein, so daß aushilfsweise weibliche Heizer herangezogen werden mußten. Die fortschreitende Teuerung hatte zur Folge, daß seitens der Arbeitgeber der vertretenen Stromgebiete die Teuerungszulagen der Mannschaften am 1. Februar 1918 um 10 M monatlich und am 1. September 1918 nochmals um 10 M erhöht wurde. Der Umsturz hatte in den Binnenschiffahrtsbetrieben zur Folge, daß sich die gewerkschaftlichen Organisationen Ende November mit erheblichen Lohnforderungen an die Arbeitgeber wandten. Die eingeleiteten Verhandlungen führten zum Abschluß eines Provisoriums, das die Binnenschiffahrt mit ganz erheblichen Mehrausgaben belastet und nicht ohne bedeutenden Einfluß auf die Gestaltung der Frachten und Schlepplöhne bleiben kann.

Die Wiedereinstellung der Kriegsteilnehmer aus der Binnenschiffahrt erfolgte ohne Rücksicht auf die Bedarfsfrage. Auch diese Maßnahme trug zu einer außergewöhnlichen Belastung der Binnenschiffahrtsbetriebe bei.

Kohlen und andere Betriebsmaterialien. Die Preise für alle Betriebsmaterialien der Binnenschiffahrt verfolgten eine ständig steigende Richtung. Für westfälische Stück- und Nußkohle, für welche am Anfang des Jahres 1918 41,70 M für die Tonne (gegen 32,50 M in 1917) einschließlich Bunkerung, Kohlensteuer und Kontrollgebühr bezahlt wurden, trat mit Gültigkeit ab 1. Januar 1919 eine weitere Erhöhung auf 65,20 M einschließlich Bunkerung, Kohlensteuer und Kontrollgebühr ein. In ähnlichem Verhältnisse stiegen auch alle Preise für Schiffs- und Betriebsmaterialien; eine erhebliche Erhöhung der Ausgaben trat ferner durch die Reparaturen der Schiffe in die Erscheinung. Alle diese Preiserhöhungen hatten naturgemäß die Wirkung, daß auch die Frachten der Schlepplöhne im Berichtsjahre stiegen und eine Höhe erreichten, die die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt erheblich gefährdete. Trotzdem wird eine weitere Steigerung mit Rücksicht auf die noch immer steigende Verteuerung aller Materialien unausbleiblich sein. Der Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft wird dadurch erheblich erschwert und es wird Aufgabe aller Beteiligten sein müssen, auf einen Abbau der hohen Preise auf allen Gebieten hinzuwirken.

Der Zusammenschluß der Schiffahrtsunternehmungen in den Kriegsvereinigungen hat sich auch im abgelaufenen Jahr bewährt; er hat zur Ueberwindung der Hindernisse, welche sich den Transportfragen im Kriege entgegenstellten, beigetragen.

Elbe. Betriebs- und Verkehrsverhältnisse. Die Elbeschiffahrt wurde am 28. Januar wieder aufgenommen, nachdem der Verkehr durch den Einfluß des Winters bis dahin behindert war. Der Betrieb konnte ununterbrochen bis zum Jahresschluß aufrechterhalten werden. Er litt aber unter dem Einfluß großen Wassermangels während der Sommer- und Herbstmonate; insbesondere war im Juni der Wasserstand ein so niedriger — er erreichte am 17. Juni den Tiefstand von minus 226 cm am Dresdener Pegel —, daß die Gefahr der gesamten Betriebseinstellung in sichtbare Nähe rückte. Der Wassermangel wird am besten dadurch gekennzeichnet, daß sogar die Personenschiffahrt auf der österreichischen Elbestrecke den Verkehr zeitweilig unterbrechen mußte. Die Aufrechterhaltung des Schleppbetriebes verursachte besondere Aufwendungen; auf der Oberelbe konnten nur die am leichtesten gehenden Kettendampfer den Schleppbetrieb aufrechterhalten. Der Juli brachte eine Wasserwelle, die aber so rasch ablief, daß sie von der Schiffahrt nicht ausgenutzt werden konnte. Bis in den Dezember hinein hielt sich das Wasser auf einem sehr niedrigen Stand, so daß die Schiffe meistens nur bis zu einem Drittel oder einem Viertel ihrer Ladungsfähigkeit ausgenutzt werden konnten. Ableichtungen gehörten trotzdem zu den Seltenheiten, weil leere Räume ständig zu Berg geschleppt werden mußten und aus diesem Grunde auf eine Ausnutzung der Tragfähigkeit der Schiffe verzichtet werden konnte.

Wirtschaftsverhältnisse. Der Güterverkehr zu Berg hat einen weiteren Rückgang erfahren, so daß die Schiffe aus

Hamburg und Lübeck in überwiegender Zahl leer aufwärts geschleppt werden mußten. Es gelangte in der Hauptsache Roheisen, Erze, Zellulose und Grubenholz zur Verladung. Der Verkehr zu Tal hat sich dagegen erfreulicherweise infolge größerer Zufuhr an Kohle aus den sächsischen und mitteldeutschen Kohlenrevieren und an Salz von der Mittelelbe nach den Seehäfen etwas gebessert; dagegen hat die Ausfuhr von böhmischer Braunkohle erheblich abgenommen. Gegen Jahresende stockte die Zuweisung zeitweilig sogar ganz.

Der Frachtenstand war folgender:

Im Verkehr zu Berg ab Hamburg	Basis Magdeburg	Basis Riesa
vom 1. Januar bis 19. März	75	115
„ 20. März „ 29. Mai	63	100
„ 30. Mai „ 4. Juni	75	115
„ 5. Juni „ 13. Juni	85	125
„ 14. Juni „ 4. Juli	100	150
„ 5. Juli „ 29. Juli	75	115
„ 30. Juli „ 17. Septbr.	90	135
„ 18. Septbr. „ 30. Septbr.	80	115
„ 1. Oktober „ 31. Dezember	90	135

Pfennig für 100 kg

Talwärts betrugen die Frachten:

Nach Hamburg:	Für Salz ab Magdeburg	Für Kohle ab Riesa	Für Kohle ab Dresden
Februar / März	60/68	55/85 / 60	—
April / Mai	39/42	60 / 60/100	—
Juni	40	100/117	—
Juli/August	50	60/91	—
September	61/65	60/90	—
Oktober/November	62/75	65/105	69/88
Dezember	70/83	—	70/104

Pfennig für 100 kg

Wie eingangs erwähnt, hat die Elbeschiffahrt mit Verlust abgeschlossen. Die Gründe hierfür liegen in dem Mangel an Beschäftigung und in den außergewöhnlich ungünstigen Betriebsverhältnissen.

Saale. Die Schiffahrt nach Halle war wegen der Schleusensperre zu Wettin und eingetretener Eisverhältnisse von Beginn des Jahres bis Ende Januar 1918 geschlossen. Der regelmäßige Betrieb wurde Ende Januar wieder aufgenommen und konnte bis zum Jahresschluß aufrechterhalten werden. Der Wasserstand auf der Saale war bis Ende April günstig; Anfang Mai verschlechterte er sich und war von Mitte Mai an bis Ende dieses Jahres durchweg ungünstig.

Das Güterangebot ist sehr mäßig; eine geringe Besserung trat hierin erst ein, nachdem die Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens in Berlin bei der Bahn eine Erweiterung der Sperre durchgesetzt hatte. Im Eilverkehr wurden mäßige Gewinne erzielt, dagegen aber war das Ergebnis des Schleppverkehrs nicht befriedigend. Das Gesamtergebnis des Berichtsjahres war für die Beteiligten verlustbringend.

Die Kähne der Privatschiffahrt waren zum größten Teil an die Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens, Berlin, vermietet und wurden auf anderen Stromgebieten verwendet.

Märkische Wasserstraßen. Der Verkehr nach den Märkischen Wasserstraßen war hauptsächlich durch Kohlenverladungen ziemlich rege; teilweise herrschte bei dem anhaltenden niedrigen Wasserstande der Elbe sogar Raumknappheit. Auch der Talverkehr gestaltete sich lebhafter als im Vorjahre. Die von Hamburg nach Berlin direkt fahrenden Dampfer waren durchweg gut beschäftigt. Im Stückgutverkehr machte sich wiederholt der Mangel an Einfuhr von Gütern in Hamburg bemerkbar, wenngleich die Schiffahrtsunternehmungen durch Zuweisungen von Bahngütern etwas entschädigt werden konnten.

Oder. In der zweiten Januarhälfte setzte sich infolge eingetretener milder Witterung das Eis der Oder in Bewegung, so daß bereits am 26. Januar die Oder von Ratibor bis unterhalb Pommerzig eisfrei und ein Schiffahrtsbetrieb innerhalb dieses Gebietes möglich war, während der Verkehr nach und von den Märkischen Wasserstraßen erst in der letzten Januarwoche, die Verbindung von und nach Stettin erst Anfang Februar aufgenommen werden konnte. In der letzten Januarwoche zwang starker Nebel die Schiffahrt bis zu fünftägigem Stilliegen. Am 8. Februar wurde die Schiffahrtssperre des Oder-Spree-Kanals aufgehoben. Die Oderschiffahrt erlitt im Februar infolge der im letzten Hochsommer eingetretenen Versandungen an der Groschewitzer Schleuse mehrtägige Unterbrechung und durch neu aufgetretenen Frost kam es auf dem Oberlauf zu einer Einschränkung des Schiffahrtsverkehrs. Wegen Eisgefahr mußte das Breslauer Nadelwehr niedergelegt werden, die letzten Schleusungen wurden in Breslau am Großschiffahrtswege am 18. Februar, in der Breitenbachfahrt am 20. Februar vorgenommen. Erst am 25. Februar konnte mit dem Schleusenbetriebe wieder begonnen werden.

Die Güterzuweisungen im Februar waren mangelhaft, so daß der Umschlag in den oberen Häfen weit hinter der Leistungsmöglichkeit zurückblieb und trotz der geringen Zuführung von Kahnraum der Bestand an leerem Kahnraum in Cosel zunahm. Bereits im März trat Wasserfall ein, dem gegen Märzende eine vorübergehende Wasserzunahme folgte. Die Güterzufuhren nach den oberen Häfen besserten sich im Laufe des Monats März. Der niedrige Wasserstand war vorherrschend bis Ende Juni. Trotz häufiger und starker Niederschläge im Juli und August konnte die Tragfähigkeit der Kähne nicht voll ausgenutzt werden. Der Verkehr, namentlich auf der Mittel-Oder, konnte nur unter Schwierigkeiten und mit erheblichen Reiseverzögerungen aufrechterhalten werden und Ableichtungen machten sich erforderlich. Auch Versandungen an der Einfahrt zum Oder-Spree-Kanal verursachten mehrfach Aufenthalte der Schiffahrt. Milde Witterung gestattete der Oderschiffahrt die Aufrechterhaltung des Betriebes bis zum Schlusse des Jahres. Eine volle Ausnutzung der Tragfähigkeit der Schiffe war aber nur Ende Oktober und Anfang November möglich, denn nach dieser Zeit ging der Wasserstand abermals zurück und es mußte gegen Ende November die Talschiffahrt wieder abgeleichtet werden. In der Hauptsache waren auf der Oder Kohle zu Tal und Erz zu Berg zu befördern. Der Verkehr in Getreide, Zucker, Metallen und anderen Massengütern war gegen das Vorjahr geringer. Durch die politischen Verhältnisse und die Arbeiterbewegungen auf den Gruben wurden die Verladungen von Kohle im letzten Vierteljahre täglich geringer.

Der Frachtenstand war folgender:

Im Verkehr Cosel—Berlin 82 Pf. 100 kg
„ „ Cosel—Stetin 78 „ 100 „

In Würdigung der fortschreitenden Teuerung aller Betriebsunkosten wurde die Grundfracht im Einverständnis mit der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens Berlin ab 1. März für die Strecke

Cosel—Berlin auf 87½ Pf. 100 kg
Cosel—Stettin „ 83½ „ 100 „ erhöht.

Vereinstätigkeit

I. In Gemeinschaften. A. Arbeitsgemeinschaft der Elbe-Schiffervereine in Magdeburg. Die Arbeitsgemeinschaft der Elbe-Schiffervereine hat in der am 18. Juni 1918 in Berlin abgehaltenen Sitzung und ferner auf schriftlichem Wege folgende Gegenstände behandelt: 1. Verkehrssteuergesetz. 2. Vertretung der Binnenschiffahrt im Bezirkseisenbahnrat. 3. Entlastung der Eisenbahnen und Verkehrshebung auf den Wasserstraßen. 4. Ausbau der Wasserstraßen, insbesondere Mittellandkanal, Elbe-Oder-Donau-Kanal. 5. Wasserstraßenministerium und Reichswirtschaftsamt. Befähigungsnachweis für Schiffer und Maschinisten in der Binnenschiffahrt. 7. Erweiterung des Vorstandes im Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt in Berlin. 8. Arbeitskammergesetz. 9. Schiffspatent- und Eichscheinangelegenheiten. 10. Einschränkung der Ausfuhr böhmischer Braunkohlen nach Norddeutschland. 11. Aenderung der Vorschriften wegen Grenzüberschreitung. 12. Binnenschiffahrtliches Schiedsgericht. 13. Metallbeschlagnahme in der Binnenschiffahrt. 14. Festlegung der Kohlenfrachten für die Verkehrssteuer. 15. Beschaffung von Berufskleidung für die Schiffsmannschaften und für das Maschinenpersonal. 16. Verteilung von Nahrungsmitteln, wie kondensierte Milch, Zucker usw. an die Schifferbevölkerung. 17. Verbrauchskontrolle, sowie Verhütung des Schmuggels und den Bezug von Schiffsausrüstungsgegenständen. 18. Eisenbahnfachkommissionen. 19. Demobilisierungsfragen in der Binnenschiffahrt und Stellung von Schiffahrtsvertretern beim Reichsamt in Berlin. 20. Nachtfahrten in der Binnenschiffahrt. 21. Regelung des Verbrauches von Petroleum in der Binnenschiffahrt. B. Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt in Berlin. 1. Ausführungsbestimmungen zum Verkehrssteuergesetz. 2. Schaffung eines Wasserstraßenministeriums. C. Konzessionierter Sächsischer Schifferverein in Dresden. 1. Neugestaltung der Verfrachtungsbedingungen für die Beförderung böhmischer Kohle.

II. Im einzelnen. 1. Aufhebung des Versicherungszwanges für in der Binnenschiffahrt vorübergehend beschäftigte Ausländer. Von der Handelskammer Hamburg war dem Verein ein Schreiben des Direktoriums der Reichsversicherunganstalt für Angestellte zur Aeußerung übersandt betreffend Erwägungen, ob in inländischen Schiffahrtsbetrieben vorübergehend beschäftigte Ausländer, sowie die Angestellten ausländischer Schiffe, die im Binnenschiffahrtsverkehr deutscher Wasserstraßen fahren, aus dem Versicherungszwange für Angestellte herauszunehmen sind. Der Vorstand hat sich nach Einvernehmen mit den Mitgliedern des Vereins dahin ausgesprochen, daß solche Ausländer in ihren Betrieben zurzeit nicht beschäftigt werden; da es aber nicht ausgeschlossen sei, daß später doch Ausländer teils vorübergehend, teils regelmäßig Beschäftigung finden, empfehle es sich, daß bezüglich der Angestelltenversicherung ähnliche Vorschriften ergehen, wie sie hinsichtlich der Invalidenversicherung für vorübergehend beschäftigte Ausländer vom Bundesrate unter dem 27. Dezember 1899 erlassen worden sind. 2. Verkehrssteuer für Kohle. In

wiederholten Eingaben an die Handelskammer wurde vom Verein darauf hingewiesen, daß ein Unrecht darin erblickt werden müsse, wenn ein und derselbe Transport auf dem direkten Bahnwege zur Verkehrssteuer nur durch den Frachturkundenstempel bei der Eisenbahn herangezogen werde, während bei Benutzung der Wasserwege eine zweimalige Besteuerung, und zwar einmal auf dem Bahnwege durch den Frachturkundenstempel und dann auf dem Wasserwege durch die Verkehrssteuer erfolge. Hiermit geht eine Benachteiligung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt gegen die Eisenbahn Hand in Hand. In der Eingabe an die Handelskammer vom 26. August 1918 wurde nachgewiesen, daß die Verkehrssteuer bei der Binnenschiffahrt an sich höher ist als der Frachturkundenstempel bei der Bahn; ferner daß die Kohle bei unmittelbarer Bahnverladung zur Versteuerung nur mit 4 M (Frachturkundenstempel), bei dem verbundenen Bahn- und Wasserwege dagegen mit 8,20 M (Frachturkundenstempel und Verkehrssteuer) herangezogen wird. Wenn auch der Unterschied bei normalen billigen Frachten erträglich erscheint, so wird doch die Wettbewerbsfähigkeit der Flußschiffahrt in jenem Falle beeinträchtigt, wo die Kohlen eine ins Gewicht fallende Vorfracht bis zum Umschlagsplatz zu zahlen haben, und in jenen Fällen, wo Kleinwasser erhebliche Steigerungen der Flußfracht bedingen. Aus diesem Grunde wurde vorgeschlagen, darauf hinzuwirken, daß der Frachturkundenstempel für ein und denselben Kohlentransport immer nur einmal erhoben wird, so daß die Berechnung auf dem Wasserwege entfallen müßte, wenn der Frachturkundenstempel bereits für den Bahntransport auf dem Vorwege entrichtet wurde. 3. Entlastung der Eisenbahn durch die Binnenschiffahrt. Dieser Gegenstand wurde in den Vereinsversammlungen vom 4. März, 16. September 1918 und 6. Januar 1919 eingehend behandelt. Wiederholt wurde bei diesen Gelegenheiten darauf hingewiesen, daß eine wirksame Entlastung der Eisenbahn und eine bessere Beschäftigung der Binnenschiffahrt nur dann zu erreichen ist, wenn eine Gemeinschaftsarbeit zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt auf diesem Gebiete hergestellt werden könne. Durch den Ende November in Hamburg ins Leben getretenen Wirtschaftsrat erhielt die Hoffnung, daß das vorbezeichnete Ziel erreicht werden könnte, neue Nahrung. Wenn auch eine zentrale Behandlung dieser wichtigen Frage richtiger gewesen wäre, so hielt der Verein es dennoch für geboten, dem Wirtschaftsrat Hamburg die Anregung für die Gemeinschaftsarbeit zu unterbreiten, da mit Rücksicht auf die bestehenden Verkehrsschwierigkeiten eine zentrale Behandlung unerreichbar war. Diese Anregung fand beim Wirtschaftsrat Unterstützung. Sie führte zur Bildung eines Ausschusses, deren Mitglieder aus Vertretern der Eisenbahn, des Handels und der Binnenschiffahrt erwählt wurden. Vom Verein wurden die Herren Direktor Irmer, Rek für das Elbegebiet, Direktor Bayer für das Gebiet der Märkischen Wasserstraßen, Direktor Müller für das Saalegebiet und Paul Josing für das Odergebiet erwählt. Der Ausschuß wird sich mit der Feststellung der für die Entlastung der Eisenbahn auf die Wasserstraßen geeigneten Verkehre und mit der Vorbereitung von Vorschlägen befassen, in welcher Weise die Entlastung wirksam durchgeführt werden kann. 4. Fortsetzung des Mittellandkanals. In Gemeinschaft mit dem Verein für die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf der Oberelbe wurde in einer Versammlung am 11. Juni 1918, zu welcher eine große Zahl Einladungen erlassen war, unter großer Beteiligung die Stellung beider Vereine zum Mittellandkanal in einem Vortrage durch Herrn Baurat Höch zum Ausdruck gebracht. Ueber diese eindrucksvolle Kundgebung wurde ein Sonderbericht erstattet, welcher allen Mitgliedern zugestellt worden ist. Der Verein sprach sich bei dieser Gelegenheit für die Nordlinie aus, da durch diese die Interessen Hamburgs und Lübecks am besten gewahrt worden wären. Bezüglich der Begründung wird auf den im Druck erschienenen Bericht verwiesen. Bedauerlicherweise ist entgegen der von der preußischen Regierung Hamburg und Lübeck gegebenen Zusage die Ausführung eines Teiles des Mittellandkanals von Misburg bis Peine beschlossen und in Angriff genommen worden. Hierdurch scheidet für die Fortführung des Mittellandkanals die Nordlinie aus, sofern nicht noch in letzter Stunde das vorbezeichnete Teilstück einschiffig ausgebaut und der Plan zur Erbauung der Nordlinie wieder aufgenommen wird. Sollte die preußische Regierung sich hierzu entschließen können, so bestünde die Möglichkeit, den Kanal Misburg—Peine als Stichkanal bestehen zu lassen und die Nordlinie für die Fortsetzung des Mittellandkanals zur Elbe zu erwählen. Sollte jedoch die preußische Regierung darauf bestehen, den Mittellandkanal über Peine zu leiten, so bliebe nur noch die Wahl zwischen der Mittel- und Südlinie übrig. Da die Auffassung im Ministerium erheblich der Südlinie zuzuneigen scheint, hat der Verein der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffervereine in Magdeburg dringend empfohlen, für die Mittellinie einzutreten; die Gründe hierfür wurden in der Niederschrift über die Vereinssitzung am 6. Januar zum Ausdruck gebracht. 5. Vereinheitlichung der Maschinensignale im Fluß- und Hafenverkehr. Der Hamburg-Altonaer Flußdampfschiffer-Verein hat bei der Handelskammer einen Antrag auf Vereinheitlichung der Maschinensignale in dem Hafengebiet in Hamburg und Altona gestellt. Der Verein wurde zur Mitberatung herangezogen und hat sich für eine Vereinheitlichung ausgesprochen. Die Wünsche der Interessenten fanden durch entsprechende, im Amtsblatt Nr. 286 vom 1. Dezember 1918 veröffentlichte Verfügungen Berücksichtigung. 6. Eintragung des Vereins in das Vereinsregister. In Uebereinstimmung mit dem Beschluß der außerordentlichen Hauptversammlung am 16. September 1918 wurde die Eintragung des Vereins in das Vereinsregister angemeldet. Laut Mitteilung des Amtsgerichts vom 6. Januar 1919 ist die Eintragung geschehen. 7. Befähigungsnachweis für Schiffer und Maschinisten. Am 3. Juni 1918 wurden dem Verein vom Staatssekretär des Reichswirtschaftsamtes neue Entwürfe für die gesetzliche Regelung der Befähigungsnachweise vorgelegt. Die Vorlage wurde in einem Ausschuß beraten, unsere Gegenvorschläge vorbereitet und der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffervereine übersandt. Die Angelegenheit ruht zurzeit, weil sich die Mehrheit der Schiffahrtsinteressenten hierfür ausgesprochen hat. 8. Versicherungspflicht der Schlepper- und Bugsierdampferführer im Hamburger Hafen. Das Reichsversicherungsamt wünschte von der Handelskammer Hamburg eine gutachtliche Aeußerung darüber, ob Schlepper- und Bugsierdampferführer im Hamburger Hafen zu den Schiffern im Sinne des § 1226 der Reichsversicherungsordnung oder zu der sonstigen Schifferbesatzung gehören. Der Verein hat sich auf die an ihn ergangene Anfrage dahin ausgesprochen, daß solche Führer nicht zu den Schiffern im Sinne des § 1226 Absatz 2 gehören, sondern zu der Besatzung von Fahrzeugen der Binnenschiffahrt gemäß Punkt 6 des Absatzes 1 § 1226 zu rechnen sind. Die Handelskammer ist dieser Ansicht beigetreten. 9. Bewilligung weiterer Erleichterungen in der Vorschrift der Nacheichung von Binnenschiffen. Gemäß der von der Handelskammer am 15. September 1918 übersandten diesen Gegenstand betreffenden Bundesratsvorlage ergab sich, daß die Hindernisse, welche sich während des Krieges einer genauen Beachtung des § 9 der Eichordnung entgegenstellten, Anlaß gegeben haben, die Vorschriften über die Eichprüfung für die Kriegszeit zu mildern. Danach ist vorgeschlagen worden, die Frist der Gültigkeitsverlängerung auf drei Jahre, von dem im Eichschein vermerkten Schlußtage der Gültigkeitsdauer ab gerechnet, zu bemessen. Der Verein hat nach Anhörung der beteiligten Kreise der Handelskammer geantwortet, daß die in der Bundesratsvorlage vorgeschlagene weitere Erleichterung hinsichtlich der Eichprüfung der Fahrzeuge der Binnenschiffahrt von ihrem Standpunkt aus lebhaft zu begrüßen ist, und daß der Verein den Vorschlag daher aufs wärmste unterstützt. 10. Wirtschaftsrat in Hamburg. Von der Handels-, Gewerbe-, Detaillisten und Konsumentenkammer wurde in Hamburg ein Wirtschaftsrat gebildet, um die Interessen der vier Kammern in den Verhandlungen mit dem Arbeiter- und Soldatenrat zu vertreten. Der Wirtschaftsrat wurde in der Weise zusammengesetzt, daß die vier Kammern je drei Mitglieder in diesen entsandten und außerdem von einer Versammlung der gesamten Wirtschaftsinteressenten je neun weitere Vertreter und neun Stellvertreter für jede von den vier Kammern vertretenen Wirtschaftsgruppen gewählt wurden. Für die Binnenschiffahrt wurde hierbei ein Vertreter und ein Stellvertreter berücksichtigt. Zum Vertreter wurde Herr Georg Heesch, Direktor der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften, und als Stellvertreter Herr Wilhelm Paap, i. Fa. Dormien & Paap, gewählt.

Ehrenzeugnisse. Es wird gebeten, Anträge auf Erteilung von Ehrenzeugnissen bis zur Jahreshauptversammlung stellen zu wollen.

Güterverkehr in Hamburg über Entenwärder und alle anderen Zollabfertigungsstellen sowie Zollinland. Auch in diesem Jahre müssen diesbezügliche Veröffentlichungen ausfallen.

Schlußwort. Wir verloren durch den Tod im Jahre 1918 sechs treue Mitglieder, und zwar die Herren: H. Spangenberg, Direktor Carl Dzondi, Ehrenmitglied, denen schon in der außerordentlichen Hauptversammlung vom 16. September 1918 ehrende Worte gewidmet worden sind, Johannes Runge, Königlich Preußischer Kommerzienrat, Carl Kramer, Albert Pflug, Ehrenmitglied, Otto Gustav Müller, denen wir allzeit ein ehrendes Andenken bewahren werden.

Auch in diesem Berichtsjahr ist uns von Behörden und Körperschaften Entgegenkommen und bereitwillige Unterstützung zuteil geworden, wenn wir von diesen zur Mitarbeit herangezogen wurden oder Gelegenheit nahmen, aus unserem Kreise hervortretende Wünsche zu unterbreiten.

Wir entledigen uns hiermit der angenehmen Pflicht, diesen Behörden und Körperschaften und ganz besonders der verehrlichen Handelskammer, ebenso der Presse unseren Dank auszusprechen.

Wie im vergangenen, so wird der Verein auch im neuen Jahre mit Bereitwilligkeit alle an ihn herantretenden Fragen, die zur Förderung des Binnenschiffahrtsgewerbes dienen, bearbeiten.

Mitgliederzahl.

Das Verzeichnis für das Jahr 1917 schließt mit	274 Mitgliedern
Verstorben sind im Jahre 1917	5 Mitglieder
	269 Mitglieder
Ausgeschieden sind bis 31. Dezember 1917 . . .	7 Mitglieder
	262 Mitglieder
Neu eingetreten sind im Berichtsjahre	43 Mitglieder
so daß der Verein im Jahre 1918 . . .	305 Mitglieder

zählt.

Zusammensetzung des Verwaltungsrats. Satzungsgemäß verteilten die Verwaltungsratsmitglieder die Aemter unter sich wie folgt: Herr Georg Heesch, Vorsitzender; Herr G. A. Friedrich, stellvertretender Vorsitzender; Herr Emil Böhme, Schriftführer; Herr Ludolf Adler, stellvertretender Schriftführer; Herr Gustav Schopp, Kassenführer; Herr Dr. Edm. Klée Gobert, Herr Eduard Cords, Herr Erich Irmer, Beisitzer.

Im Sinne des in der Vereinsversammlung vom 6. Januar 1919 bekanntgegebenen Verwaltungsratsbeschlusses legt der Verwaltungsrat sein Amt in die Hände der Mitglieder. Eine Neuwahl des Verwaltungsrates soll durch Stimmzettelabgabe erfolgen.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

Die bisher in Hannover bestehende Zweigniederlassung der Firma H. Milchsack ist mit dem 1. März in die Firma Vereinigte Speditionshäuser J. H. Bachmann und H. Milchsack übergegangen in Verbindung mit den Stammhäusern in Bremen und Duisburg-Ruhrort.

Die in behördlichen, industriellen und baugewerblichen Kreisen bestbekannte Firma F. Schacht, Chemische Fabrik in Braunschweig, welche als Spezialität Desinfektionsmittel, Rostschutzlache, Farben, Firnisse, Maschinen- und andere technische Kitte, Isoliermaterialien, Imprägnieröle, Konservierungsmittel für Holz-, Papp- und Metalldächer, technische Oele und Fette und andere Spezialfabrikate von Bedeutung für Industrie und Baugewerbe, auch Dach- und Isolierpappen erzeugt, und die bereits auf ein über sechzigjähriges Bestehen zurückblickt, ist an eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung übergegangen und wird in bisheriger Weise unter der Firma F. Schacht G. m. b. H., Chemische Teerprodukten- und Dachpappenfabrik, weitergeführt. Der bisherige Inhaber, Kaufmann Bernhard Foehring, hat sich nach über fünfundzwanzigjähriger Leitung des Unternehmens von seiner aktiven Tätigkeit zurückgezogen, stellt aber als Mitgesellschafter und Vorsitzender des Aufsichtsrates seine Erfahrungen weiter der Gesellschaft zur Verfügung. Die Geschäftsführung liegt in den Händen der Direktoren Dr. Kurt Koettnitz, bisheriger Chefchemiker aus der chemischen Großindustrie, und dem langjährigen bewährten Mitarbeiter und Prokuristen, Kaufmann Wilhelm Rothenstein. Dem langjährigen Buchhalter, Otto Hampe, ist Prokura erteilt worden.

A.-G. für Seilindustrie vormals Ferdinand Wolff, Mannheim. Max Schmid in Mannheim ist aus dem Vorstande ausgeschieden.

A.-G. Neptun, Schiffswerft und Maschinenfabrik. Rostock. Das Geschäftsjahr 1918 erbrachte nach 695 294 M Abschreibungen 767 083 M Reingewinn, auf 3 000 000 M Kapital wurden 10 % Dividende gezahlt.

Allgemeine Handelsgesellschaft m. b. H., Berlin. Gegründet am 7. Februar 1919 mit 100 000 M Stammkapital, auch zum Betriebe von Schiffahrt und Umschlag, Geschäftsführer Franz Semer.

Wilhelm Backhaus G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Gegründet am 31. Dezember 1918 unter Erlöschen der bisherigen Firma, Stammkapital 100 000 M, Geschäftsführer Wilhelm Backhaus.

Franz Bohne, Schiffsausrüstung, Mainz. Die Firma lautet jetzt Franz Bohne Nachfolger, Schiffsausrüstung.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft Neptun, Bremen. Dr. jur. Karl Adolf Kurt Isermeyer ist zum Vorstandsmitglied bestellt.

Dampfschiff- und Motorboot-Gesellschaft in Saßnitz G. m. b. H., Saßnitz. Hermann Geißler ist als Geschäftsführer ausgeschieden, Erwin Abel ist als Geschäftsführer bestellt.

Duisburg-Ruhrorter Schleppverein G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Für Wilhelm Hill sind die bisherigen Prokuristen Max Hedermann und Ludwig Stempel zu Geschäftsführern bestellt, die Prokura von Johann Nattenberg ist ebenfalls erloschen, an Robert Hasenbeck ist Gesamtprokura erteilt.

Gelsenkirchener Bergwerks-A.-G., Gelsenkirchen. Direktor Hermann Russell ist durch Tod aus dem Vorstande ausgeschieden.

Habermann & Guckes A.-G., Kiel. In Bremen wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Hafen-Dampfkran G. m. b. H., Hameln. Erich Dolle ist zum zweiten Geschäftsführer bestellt.

Harpener Bergbau-A.-G., Abteilung Schiffahrt, Duisburg-Ruhrort. Regierungsrat Alfred Meißner in Dortmund ist zum stellvertretenden Vorstandsmitglied bestellt.

Robert Köppen, Stettin. Die Prokura des Otto Köppen ist erloschen, Eduard Dischler und Gustav Eckstaedt haben weiter Gesamtprokura.

W. H. Kriemelberg, Hamburg. Die Prokura des C. M. Langbein ist durch Tod erloschen, F. J. H. D. Paschen hat jetzt Einzelprokura.

Heinrich Kruse, Bremen. Seit 1. Februar 1919 durch Eintritt von W. J. H. Kruse offene Handelsgesellschaft.

Minenräumgesellschaft m. b. H., Hamburg. Gegründet am 9. Januar 1919 mit 25 000 M Stammkapital, Geschäftsführer die Kapitäne E. F. Kirchheim und Georg Freiherr v. Brandis.

Ostsee-Werft Schiffbau und Maschinenfabrik A.-G., Frauendorf bei Stettin. Prokurist Carel Sombeek darf auch zusammen mit einem Prokuristen zeichnen.

Rhederei der Saale-Schiffer A.-G., Halle, Saale. Dem Willy Schwarz in Halle ist Gesamtprokura erteilt.

Gebrüder Sachsenberg A.-G., Rosslau. In Stettin wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

See- und Kanalschiffahrt Wilhelm Hemsoth A.-G., Dortmund. Die Prokura des Otto Sandjer ist erloschen, an Eberhard Bruns in Emden ist für die dortige Niederlassung Gesamtprokura erteilt.

Signal- und Leuchtfeuerwerke G. m. b. H., Schwarmstedt. Nach vollständiger Verteilung des Gesellschaftsvermögens ist die Vertretungsbefugnis der Liquidatoren erloschen.

Swentine-Dock-Gesellschaft, Dietrichshof bei Kiel. Für das am 30. September 1918 beendete Geschäftsjahr ergab sich ein Reingewinn von 74 636 M.

Sylter Dampfschiffahrt-Gesellschaft A.-G., Westerland. Das am 31. März 1918 beendete Geschäftsjahr brachte bei 6143 M Abschreibungen 12 470 M Verlust.

Victoria Transportgeschäft selbstfahrender Schiffer E. G. m. b. H., Breslau. Die Genossenschaft hat für das Jahr 1918 einen Reingewinn von 10 948 M zu verzeichnen, sie zahlt auf jeden der 1062 ½ Anteile 9,25 M Dividende. Die Zahl der Genossen hat sich von 811 auf 815 erhöht, das Geschäftsguthaben von 22 588 M auf 26 938 M, die Haftsumme von 24 950 auf 28 750 M.

Vulcan-Werke Hamburg und Stettin A.-G., Stettin. Die Prokuren des Dr. Rudolf Wagner und des Richard Kühn sind erloschen.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 3. W. 51 784. **Verfahren zur Herstellung von Hohlräumen im Boden und in den Wänden von Eisenbetonschiffen.** Otto Wilhelmi, Berlin-Friedenau, Albestr. 27. 2. 12. 18.

Klasse 65a, 31. W. 51 385. **Aufsatz für Schiffstische.** Eugen Weber, Düsseldorf, Hildenerstr. 13. 7. 9. 18.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65d, 9. 311 097. **Aus einem Ausstoßrohr auszulegende Seemine.** Fritz Kramer, Blankenese-Dockenhuden. 6. 8. 15. K. 61 024.

C. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:

Klasse 65a, 296 121.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 696 343. **Netzschneidevorrichtung für Wasserfahrzeuge, insbesondere Unterseeboote.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 18. 7. 17. N. 16 148.

Klasse 65a. 696 361. **Antriebsvorrichtung für Schiffe, Unterseeboote u. dgl.** Otto Alt, Kiel, Lornsenstr. 26. 16. 10. 18. A. 28 845.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 644 747. **Kettenlängenanzeiger.** H. Maihak Akt.-Ges., Hamburg. 20. 1. 16. M. 54 733. 24. 12. 18.

Klasse 84d. 691 433. **Schwimmbagger.** Friedrich Els, Spandau, Pichelsdorfer Straße 117a. 12. 6. 17. E. 23 180.

Die nächste Nummer erscheint Anfang April. Schluss der Inseratenannahme 25. März.

XXVI. Jahrgang 1919
Heft 7/8
April

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Walter Reichelt, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten 40 Pfennig die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140,* zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Die Vollendung des Mittellandkanals

Untersuchungen über eine zweckentsprechende südliche Linienführung, ihre volks- und kriegswirtschaftliche Bedeutung

Besprechung von Geh. Baurat Prof. de Thierry (Berlin) und Prof. O. Franzius (Hannover).

Die von der Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals in Aussicht gestellte Denkschrift liegt nun vor. In dem Vorwort wird betont, daß weniger kanaltechnische als wirtschaftliche Erwägungen dafür entscheidend sein müßten, wie das Schlußstück des Mittellandkanals für unsere Gesamtwirtschaft am vorteilhaftesten zu legen ist. Zweifellos sind alle Verfasser, die an der Denkschrift mitgearbeitet haben, bemüht gewesen, den Nachweis zu erbringen, daß die südliche Linienführung die volkswirtschaftlich wertvollste ist.

Man muß jedoch durchaus bezweifeln, ob es richtig war, den kanaltechnischen Gesichtspunkten eine nur nebensächliche Bedeutung beizumessen, denn die Baufähigkeit des Kanals ist schließlich doch die Hauptsache. Unüberwindliche technische Schwierigkeiten könnten auch durch die größten wirtschaftlichen Vorteile nicht beseitigt werden. Dieser Nachweis wird in der Denkschrift versucht. Daher ein nur kurzes Eingehen auf die technischen Schwierigkeiten, ein desto breiteres auf die wirtschaftliche Seite.

Wir sind der Ansicht, daß ein Beweis der wirtschaftlichen Ueberlegenheit der Südlinie über die Mittellinie nicht erbracht worden ist. Denn der unbefangene kritische Leser wird nach gewissenhafter Prüfung des beigebrachten, sehr umfangreichen Materials einen irgendwie auch nur versuchten Vergleich darüber, ob die Südlinie für unsere **Gesamtwirtschaft** vorteilhafter ist als die Mittellinie, sehr schmerzlich vermissen. Nur durch einen kritischen Vergleich könnte man Klarheit gewinnen, nicht aber durch die vorliegende ganz einseitige Untersuchung. Warum nun dieser Vergleich nicht durchgeführt wurde, wird weiter unten erörtert werden.

Ueber die Gegensätze der beiden Linien führte der braunschweigische Minister Krüger (S. 239) am 23./24. April 1918 in Braunschweig aus: „Für die Stellungnahme der braunschweigischen Landesregierung **kann nur das allgemeine Interesse des Landes maßgebend sein.**“ Der Vertreter der sächsischen Regierung, Oberregierungsrat Dr. Kuppert, gab die Erklärung ab, daß **für Sachsen** nur die Südlinie in Frage komme (S. 293). Dagegen stellte Ministerialdirektor Peters im Auftrage des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten die Allgemeininteressen und die gesamtdeutschen Verkehrsinteressen **im Gegensatz zu den Lokalinteressen** (S. 238) als maßgebend für die demnächst zu erwartende Entscheidung dar.

Die Einleitung der Denkschrift behandelt in übersichtlicher Weise die seit dem 16. Jahrhundert bekannt gewordenen Projekte zur Verbindung von Weser und Elbe durch eine Wasserstraße und die anschließenden Kanäle.

In dem technischen Teile (Abschn. I) werden die Kanalanlagen und die Saalekanalisierung beschrieben. Es wird der Bau von Schleppzugschleusen von 165 m Länge und 10 m Breite als notwendig anerkannt. Auch wird betont, daß von vornherein Doppelschleusen vorgesehen werden müssen. Nach der neuesten Veröffentlichung des Ministerialdirektors Sympher („Zentralblatt der Bauverwaltung“ v. 1. 1. 19) ist nun bestimmt damit zu rechnen, daß die Schleusen eine lichte Weite von 12 m erhalten werden. Das bedeutet 20 % mehr an Wasserverbrauch. Aber auch ohne diese Aenderung ist zuerst zu fragen, woher soll das Wasser kommen, um den Kanal zu speisen, wenn der Verkehr so zunimmt, daß der Bau von Doppelschleusen notwendig wird? Die aufgestellte Behauptung, „der natürliche Zufluß der Harzwässer zum Kanal reicht vollkommen aus, um die im Projekt der Südlinie vorgesehenen Schleppzugschachtschleusen innerhalb der Grenzen des zu erwartenden Jahresverkehrs zu speisen“ (S. 28), ist, wie später nachgewiesen werden wird, völlig unzutreffend.

An den Ausgängen größerer Dammführungen des Kanals und in unsicherem Gelände werden Sicherheitstore angeordnet (S. 28). Auffallend ist hierbei, daß in dem Längenschnitte, Karte 6, auf der Scheitelstrecke zwischen Schleuse 3 und Schleuse 4 nicht weniger als drei Sicherheitstore eingezeichnet sind, obwohl gar keine Dammführungen hier angegeben sind. Das Gelände in dem großen Bruch bei Hornburg und östlich gilt als unsicher. Da so viele Sicherheitstore als notwendig erachtet werden, muß man sich fragen, birgt die Linienführung an dem Bruchgelände nicht ernste Gefahren? Diese sind aber in der Denkschrift nicht erwähnt worden.

Es wird (S. 31) gesagt, daß die Bruchinteressenten gegen eine Senkung des Kanalwasserstandes auf + 80,0 mit zeitweiser Anstauung auf 81,0 oder 81,5 nichts Wesentliches einzuwenden haben,

und daß zum Teil eine Umwandlung in Acker vor sich gehen könnte, wenn die Wiesen zu trocken würden. Diese Frage wird im 5. Abschnitt eingehender behandelt. Von den rund 5500 ha Wiesen (S. 186) würden der Anfeuchtung aus dem Kanal voraussichtlich bedürfen 2500 bis 3000 ha. Die angenommene Möglichkeit der Anfeuchtung aus dem Talsperrenwasser (S. 187) ist aber nicht vorhanden, weil nicht einmal das zur Speisung des Kanals unbedingt erforderliche Wasser geliefert werden kann. 2500 bis 3000 ha Wiesen werden somit im großen Bruch eine starke Schädigung erfahren.

Als Vorzüge der tiefer gelegten Scheitelstrecke im Bruch wird (S. 32) angeführt, daß dem Kanal bedeutend mehr Speisewasser, insbesondere Grundwasser, auf natürlichem Wege zufließen würde. Auf S. 70 wird in der Fußnote die kleinste Wassermenge, die das Bruchgrabengebiet der Bode bei Oschersleben zuführt, zu 0,1 cbm angegeben. Zur Zeit großer Trockenheit, in der die Speisung des Kanals sehr kritisch wird, wird dem Kanal jedenfalls zur Anfeuchtung der Wiesen, im Gegensatz zu der Angabe der Denkschrift, Wasser in großen Mengen entnommen werden; es wird ihm aber dann aus dem Grundwasser auf natürlichem Wege Wasser in nur geringen Mengen zufließen.

Als besonderer Vorzug der neuen Scheitelstrecke wird die Einleitung der Bode in Wasserspiegelhöhe des Kanals hingestellt (S. 33). Grundsätzlich ist die unmittelbare Einleitung eines Flusses in einen Kanal zu verwerfen, weil die Sinkstoffe, die der Fluß namentlich bei Hochwaser führt, sich im Kanal ablagern und dauernde Baggerarbeiten erfordern.

Im höchsten Maße bedenklich ist diese Lösung aber deshalb, weil das ganze Wasser der Bode vom Kanal verbraucht werden wird. Die Anordnung eines Auslaßwehres an der Nordseite des Kanals hat somit nur geringen Wert. Die Bode unterhalb von Oschersleben, nördlich vom Kanal bis zu der Einmündung in die Saale, wird vom Oberlauf trotz Anlage von Talsperren im Harz in der Hauptsache auf das Grundwasser angewiesen sein, das aus dem unterhalb des Kanals noch durchzogenen Gebiet ihr zuströmt. Unter diesen Umständen ist den in Aussicht genommenen Maßnahmen, um die Hadmerslebener Mühle in ihrem Betrieb zu erhalten (S. 36), ein nur geringer Wert beizumessen.

Auf S. 37 wird von einer Verlängerung der Scheitelhaltung bis Kilometer 145 gesprochen, ferner von dem Gedanken, den Kanal südlich von Westerhüsen zur Elbe hinabzuführen. Die Durchführung der Scheitelhaltung bis Kilometer 145 scheint durch Hebung der Strecke von Schleuse IV bis Schleuse V beabsichtigt zu sein. Damit würde aber ein größerer Verbrauch an Schleusungswasser des Verbindungskanals zur Saale verbunden sein. Auf die Versumpfung des vom Kanal durchzogenen tiefer liegenden Geländes scheint keine Rücksicht genommen zu sein.

Man gewinnt somit den Eindruck, daß die Vereinigung zur Förderung der Südlinie den kanaltechnischen Erwägungen eine nur nebensächliche Bedeutung beimißt. Der auf S. 38 und 39 angegebenen Kostenveranschlagung kann man deshalb in Anbetracht dieser Unsicherheit gleichfalls keinen rechten Wert beimessen.

Zu diesen vielen, zum Teil bautechnischen Bedenken tritt nun die bereits erwähnte Unmöglichkeit, die Südlinie auf natürlichem Wege speisen zu können, ein Punkt, der bei der hochliegenden Scheitelhaltung der Südlinie entscheidend ist. Die Besprechung der Wasserversorgung erfolgt in Abschnitt II. S. 60 ff. Es wurde zuerst der Bedarf, dann die Deckung besprochen.

Der Berechnung des Wasserbedarfes des Kanals ist der geringe Schiffsverkehr von 6 Mill. t jährlich zugrunde gelegt. Obwohl auf S. 61 der Wasserbedarf zu 4,7 cbm/sek. berechnet wird, ist vorher (S. 44) der Wasserbedarf zu nur 4,5 cbm angegeben. Aber auch die Zahl 4,7 cbm/sek. ist nicht richtig, wie weiterhin ausgeführt werden wird. Die ernstesten Bedenken müssen immer wieder dagegen erhoben werden, daß die Wasserverluste durch Verdunstung und Versickerung mit nur 8 Sekundenliter, für Versickerung allein mit 4 l/sek. für das Kanalkilometer, in Ansatz gebracht werden. **Die Wasserversorgung eines Kanals muß auch in den Jahren größter Trockenheit gesichert sein.** Mit vollem Recht war daher bei dem Entwurf des Mittellandkanals in der Regierungsvorlage von 1899 der Wasserverlust durch Verdunstung und Versickerung mit 16 Sekundenliter, derjenige durch Versickerung allein, bei 2,5 m größter Tiefe und 30 m Spiegelbreite, mit 12 Sekundenliter zugrunde gelegt worden.

Die Höhe dieser Verbrauchsziffer ist entscheidend für die Speisungsfrage.

Die neue Denkschrift folgt hierin der Firma Havestadt & Contag, die den Verlust durch Versickern mit 4 l/sek. annahm, mit der Begründung, daß neuere Erfahrungen dies ergeben hätten. Es ist das Verdienst von Oberbaudirektor Rehder (Lübeck), auf den geradezu ungeheuerlichen Sprung hingewiesen zu haben, der darin liegt, daß man eine solche reiflich erwogene Annahme plötzlich auf ⅓ herabsetzt. Die angegebene Begründung ist zwar sehr bequem, aber in jeder Weise völlig unzureichend. Gemacht sein könnten solche Erfahrungen nur am Dortmund-Ems-Kanal. Der Mittellandkanal und der Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin sind beide nach 1914 in Betrieb genommen worden, so daß die Erfahrungen der trockenen Jahre 1911 und 1914 nicht bei diesen Kanälen verwertet werden konnten! In der Oeffentlichkeit ist aber über solche Erfahrungen nichts bekannt geworden. Es ist aber auch sehr zu bezweifeln, ob solche Erfahrungen wirklich vorliegen. Der wirkliche Bedarf an Versickerungswasser ist ungeheuer schwer festzustellen. Erforderlich wäre es, daß gleichzeitig ganz genaue Messungen über den Verdunstungsverlust für die ganze Länge des Kanals gemacht würden. Dazu käme die Feststellung der Wasserbewegung durch die Schleusen infolge Schiffsverkehrs und Undichtigkeit. Ferner muß der Einfluß des Windes festgestellt werden. Es kommt häufig genug vor, daß der Wind einen Anstau an einem Ende eines Kanals hervorruft, ein Abfallen des Wassers am anderen Ende. Das Aufgebot von Apparaten und Beamten zur Feststellung der wirklichen Versickerungsgröße wäre ein ganz gewaltiges, wenn die Arbeit wirklich Erfolg haben sollte. Davon ist also, wie bereits gesagt, nichts bekannt geworden. **Es muß endlich mit der Legende, als ob derartige Erfahrungen wirklich gemacht wären, aufgeräumt werden.** Die Behauptung ohne jede Unterlage, „die Erfahrung zeige einen Verlust von nur 4 l/sek./km für Versickern“, kann wirklich nicht die lange und wohl erwogenen früheren Annahmen über die anzunehmende Versickerung ungültig machen. Es besteht also kein Grund, die Zahl von 12 l/sek. zu verringern.

Wohl aber besteht, streng genommen, ein sehr gewichtiger Grund, die Zahl sogar zu vergrößern. Nach Angaben des Herrn Ministerialdirektors Sympher soll die künftige Tiefe des Mittellandkanales in der Mitte 3,5 m betragen bei einer Spiegelbreite von 33 m. Es zeigt somit die Tiefe eine Zunahme gegenüber dem von Prüßmann angenommenen Kanalprofile um 1/2,5 = 40 Prozent, die Breite eine Zunahme um 10 Prozent. Beide Zahlen summieren sich in ihrer Wirkung auf den Wasserverlust durch Versickern. Wenn man danach annähme, daß dieser Wasserverlust nur um 20 Prozent zunehmen würde, dann hätte man unseres Erachtens noch nicht vorsichtig genug gerechnet[1]). Für die Verdunstung allein dürfte man dann mit 10 Prozent Zunahme rechnen. Die neue Verlustzahl für Versickern wäre danach 12 · 1/2 = 14,4 l/sek./km. Die Südliniendenkschrift hat von dieser Zahl dann nur noch 28 Prozent in ihrer Rechnung stehen. Das wenigste, was erforderlich ist, ist aber, daß man die frühere Zahl mit 12 l/sek. für Versickern festhält. Rechnet man nun, daß der Wasserbedarf der Schleusen in den Stichkanälen nicht geändert wird, daß aber für die Versickerung obige Gesichtspunkte auch bei den Seitenkanälen gültig seien, dann ergibt sich bei Berücksichtigung für die Hauptkanäle von Obigem insgesamt ein Wasserbedarf (s. S. 61/62 der Denkschrift) von 8,18 cbm/sek.

Der Wasserbedarf der Scheitelhaltung wird aber in Wirklichkeit sehr erheblich den soeben errechneten Wert übersteigen, weil die Scheitelhaltung auch das zur Anfeuchtung von 2500 bis 3000 ha Wiesen nötige Wasser liefern muß. Der in der Denkschrift (S. 62) angegebene Gesamtbedarf von 6,37 cbm/sek. dürfte um etwa 50 Prozent zu niedrig berechnet sein. Das ist alles gerechnet mit nur **einem** Schleusensatze im Hauptkanale. Rechnet man aber mit zwei Schleusensätzen, wie es die auch in der Denkschrift festgestellte Verkehrszunahme von 40 bis 80 Prozent in 10 Jahren (S. 136) erfordert[2]), **dann ergibt sich ein Bedarf von rund 14 cbm/sek. für das ganze Kanalsystem der Südlinie bis Bernburg gerechnet.** Wir folgen hierin nur dem leider von der Denkschrift nicht befolgten Satze auf S. 134: „Da bis dahin (1925) der Verkehr aber eine weitere Zunahme erfahren wird, muß die bis dahin voraussichtlich eingetretene Verkehrsentwickelung berücksichtigt werden.“ Sehen wir nun, was demgegenüber an Deckung nachgewiesen wird.

Die Wasserspeisung wird behandelt auf S. 62 bis 92. Es wird angenommen, daß zufließen würden aus den Talsperren der Oker und Bode 5,5 cbm/sek. Auf diese Talsperren wird gleich näher eingegangen werden. Gegenübergestellt wird dieser Zahl der in der Denkschrift errechnete Bedarf von 5,2 cbm/sek. (ausschließlich des Verbindungskanals zur Saale), so daß 0,3 cbm/sek. Ueberschuß errechnet werden. Dieser sogenannte Ueberschuß ist nun bereits viel zu gering bemessen. Ihm steht auch die Notwendigkeit gegenüber, das Wasser für den Saalekanal bis zur Scheitelhaltung hinaufpumpen zu müssen. **Tatsächlich ist also bereits zu wenig Wasser vorhanden.** Vergleicht man aber die wirklich notwendige Wassermenge mit der anscheinend nachgewiesenen Zahl, dann erkennt man einen Fehlbetrag von fast zwei Dritteln der notwendigen Menge.

Es muß an dieser Stelle klar zum Ausdruck gebracht werden, daß eine derartige Methode, die Wasserverhältnisse unserer Hauptwasserstraßen zu behandeln, so unbegreiflich ist, daß es unmöglich ist, mit ihr irgendwie arbeiten zu können. Die tatsächlich nachgewiesene Wassermenge beträgt noch nicht 40 Prozent der erforderlichen Menge!

Aber selbst auf diese scheinbar nachgewiesene Menge von 5,5 cbm wird nicht mit Sicherheit gerechnet werden können.

Von den im Bodegebiet in Aussicht genommenen Talsperren, die das für den Kanalbetrieb erforderliche Wasser liefern sollen,

[1]) Es ist das zufällig die gleiche Zahl, die sich auch bei den Schleusen ergab, wenn man annimmt, daß die Schleusenlänge nicht wachsen soll.

[2]) Man darf wohl für die Rentabilität mit der Hälfte, also 2 bis 4 Prozent im Jahre, als Zunahme rechnen, für die Betriebssicherheit muß man aber 4 bis 8 Prozent beibehalten.

würden die bei Rothe Hütte, bei Wendefurth und an der Prinzensicht oberhalb Thale Naturschönheiten von großem Werte vernichten. Im Interesse der Erhaltung des Harzes wird der Gedanke, diese Talsperren zur Ausführung zu bringen, hoffentlich fallen gelassen werden.

Man darf auch nicht außer acht lassen, daß, wie auf S. 81 und 82 ausgeführt wird, die jährliche Zuflußmenge in den einzelnen Niederschlagsgebieten in gewissen Jahren auf mehr als die Hälfte anderer Jahre zurückgeht. Es hängt dies mit der Erscheinung zusammen, daß die größten Niederschläge in den Monaten Juli und August in manchen Jahren ganz ausbleiben. Sollen nun die Talsperren ihre Aufgabe erfüllen und die gegenwärtig im Bodetal großen Schaden bringenden Sommerhochwässer zurückhalten, so müßten zu Anfang des Sommers die Stauseen einen niedrigen Stand aufweisen, um die großen Niederschläge aufnehmen zu können. Zu Anfang des Sommers werden daher regelmäßig die leeren Stauseen den Harzreisenden einen sehr wenig schönen Anblick gewähren. Bleiben aber die Sommergewitter ganz oder auch nur teilweise aus, so muß sich dieser Zustand immer weiter verschlimmern, und es ist dann außerdem noch sehr fraglich, ob der Stauinhalt aller Talsperren in solchen Jahren ausreichen wird, um den Kanalbedarf zu decken. Die Ausführungen S. 187, die sich gegen die ästhetischen Bedenken richten, konnen daher nicht als überzeugend anerkannt werden.

Weiter ist aber noch im Anschluß an die Denkschrift Rehders über die Wasserspeisung des Mittellandkanals daran zu erinnern, daß die Versorgung der Industrie im Bodetale mit Kraftwasser und die Speisung des Kanales zwei einander feindlich gegenüberstehende Interessen sind, die hier miteinander verbunden werden sollen. Alle Erfahrung lehrt, daß ein solcher Versuch von vornherein aussichtslos ist. Entweder erhält die Industrie nicht ihr Recht oder der Kanal. Da aber die Industrie weiter oberhalb liegt, so ist zu erwarten, daß sie, wenn auch unter Ueberwindung von Schwierigkeiten, von ihrer Lage, der Quelle näher zu sein, Gebrauch machen wird, so daß der Kanal dann das Nachsehen hätte. **Was an Talsperren im Interesse der Industrie unbedingt notwendig ist, muß gebaut werden. Aber man darf nicht versuchen, der Industrie das Leben dadurch zu erschweren, daß man die Speisung unseres Hauptkanales mit den Erfordernissen der Industrie verquickt.**

Selbst wenn es nun durch andere Gruppierung der Talsperren im Bodegebiet gelingen würde, den errechneten Zufluß von 5,5 cbm für die Speisung zur Verfügung zu stellen, dann müßte immer noch eine Menge von über 8 cbm/sek. bei vollem Verkehr des Kanals aus der Saale gepumpt werden, um zwei Schleusensätze speisen zu können.

Nun soll aber das Saalewasser, soweit es in Talsperren gewonnen wird, zur Verbesserung der Elbe verwendet werden.

Im Zusammenhang damit verdient eine Bemerkung der Denkschrift auf S. 47 besondere Beachtung! Hier wird folgendes gesagt:

„Bei dem starken Gefälle und der Durchlässigkeit der Talsohle im Saalegebiet gehen selbst die größten Hochwässer in fünf Tagen vorüber. Die Aufsaugungsfähigkeit der Talsohle äußert sich besonders darin, daß gleichzeitige Wassermengenmessungen in Halle bis zu 40 Prozent mehr Wasserführung der Saale ergeben haben als unterhalb bei Bernburg. Diese Erscheinung wird namentlich kurz vor der Grenze des Ausuferns beobachtet. Nach dem Ausufern verschlingt die Talsohle zwischen Halle und Bernburg sogar bis zu 14 Prozent des Hochwassers."

Diese Eigenschaft der Saale wird sich bei der Beschaffung von Talsperrenwasser für die Elbe so unangenehm bemerkbar machen, daß der größte Teil des erhofften Nutzens nicht erreicht werden wird. Der größte Teil des Talsperrenwassers wird aufgesogen werden. Dann fehlt aber jede Möglichkeit, die Südlinie noch aus der Saale zu speisen. Es muß somit das Wasser aus der Elbe oder zum Teil aus der hannoverschen Haltung gepumpt werden. Wollte man das fehlende Wasser aus der Weserhaltung des Rhein-Hannover-Kanals in die Scheitelhaltung der Südlinie hineinpumpen, so müßte das Wasser fast 30 m, bei Entnahme aus der Elbe zur Zeit des N.N.W. sogar 38 m hoch gepumpt werden. **Das bedeutet wirtschaftlich eine Unmöglichkeit.** Es soll deshalb hier nicht weiter auf die Frage der Wasserspeisung eingegangen werden. Die Besprechung zeigt, daß hier tatsächlich — bildlich gesprochen — ein leerer Raum vorhanden ist, für den eine Ausfüllungsmöglichkeit nicht besteht.

Für den bau- und betriebstechnischen Teil fehlt somit der Beweis der Baumöglichkeit auch jetzt noch völlig und könnte in Anbetracht der enormen technischen Schwierigkeiten der Südlinie erst nach weiteren vermutlich hier jahrelang dauernden Vorarbeiten erbracht werden, wenn er überhaupt erbracht werden kann. Hierauf darf aber der Baubeginn nicht warten.

Im allgemeinen pflegt man, bevor man wirtschaftliche Erwägungen anstellt, einen Beweis dafür zu bringen, daß das Projekt auch technisch durchführbar ist. Für den betriebstechnischen Teil der Wasserversorgung aber kann unseres Erachtens der Beweis sogar niemals erbracht werden, es sei denn, daß Maschinen erfunden würden, die nur noch einen geringen Bruchteil des Kohlenbedarfes hätten wie die heutigen Maschinen. Auch hierauf kann somit der Baubeginn nicht warten.

Nach diesen Ausführungen wird der Leser verstehen, daß es für die Denkschrift nicht ratsam war, zu tief in die technischen Fragen hineinzugehen. Sehen wir nun, wie es sich mit wirtschaftlichen Fragen verhält.

Wirtschaftliche Untersuchungen.

Wie bereits im vorstehenden gesagt wurde, wird der größte Teil der Denkschrift eingenommen durch die wirtschaftlichen Ermittlungen. Es sind ihnen gewidmet die Seiten 93 bis 162 im Hauptteil, sowie die Seiten 251 bis 477 als Anlagen. Die technischen Betrachtungen sind in der Denkschrift wegen der ungünstigen Ergebnisse begreiflicherweise nur kurz gehalten. Sie zeigen, wie wenig sicher das Unternehmen in technischer Beziehung gegründet ist. In gewissem Gegensatz zu dem technischen Teil steht der wirtschaftliche Teil. Er zeigt eine durchaus genügende wirtschaftliche Begründung für die Fortführung des Mittellandkanales, allerdings in einseitiger Beschränkung auf die Südlinie.

Der Zweck der Denkschrift ist aber nicht, die Wirtschaftlichkeit der Weiterführung des Mittellandkanales zu erweisen. Diese ist durch die vorzügliche Arbeit von Dr. Teubert in der Denkschrift von Havestadt & Contag von 1915 erwiesen. **Zweck der Arbeit konnte nur sein, die Ueberlegenheit der Südlinie gegenüber den anderen Linien schlagend festzustellen.** Stellt man diesen Gesichtspunkt voran, dann führt die neue Denkschrift geradezu den Beweis, daß keinerlei Ueberlegenheit der Südlinie gegenüber der Mittellinie vorhanden ist.

Vorweg gesagt werden möge, daß die wirtschaftlichen Abschnitte zum Teil geradezu glänzend geschrieben sind und infolge der ganzen Art ihrer Behandlung von vornherein etwas Bestechendes haben. Es wird nicht nur für den Wirtschaftspolitiker, sondern auch für jeden Ingenieur oder weiterhin wirtschaftlich denkenden Mann ein gewisses ästhetisches Vergnügen sein, die Untersuchungen, vor allem allgemeiner Art, wie sie z. B. von Herrn Geheimrat Stegemann selbst verfaßt worden sind, zu lesen. Es zeigt sich, daß die Verfasser zum großen Teil voll auf der Höhe ihrer Aufgabe stehen. Sie haben es auch verstanden, für einen nicht mit der Materie Vertrauten durchweg den Eindruck zu erwecken, als ob die Südlinie in wirtschaftlicher Beziehung die allein mögliche Lösung wäre.

Es muß daher vor allen Dingen kurz darauf eingegangen werden, wie es möglich war, diesen Eindruck durchzuführen. Es haben dazu geholfen vor allen Dingen verschiedene Methoden der Betrachtung.

1. Es ist entsprechend dem Vorgesagten ganz starr und einseitig die Südlinie mit ihren anhängenden Zweigkanälen für sich betrachtet worden. Ausblicke auf die Nord- oder Mittellinie sind wenig vorhanden, oder wenn sie vorhanden sind, ganz allgemein gehalten. Das ganze Gebiet bis nach Leipzig hinunter wird als Kanalgebiet der Südlinie aufgefaßt, und dadurch wird ein Kanalgebietsverkehr herausgerechnet, der selbstverständlich dem in der Denkschrift von Havestadt & Contag durch Teubert errechneten weit überlegen ist.

2. Soweit die Mittel- oder Nordlinie in wirtschaftlicher Hinsicht in den Kreis der Betrachtung gezogen wird, geschieht das ohne den von der Mittellinie nach Staßfurt—Bernburg usw. führenden Kanal. Es wird mit ein paar Worten auseinandergesetzt, daß dieser Kanal ein Konkurrenzkanal für die Elbe sei und daß doch wohl niemand darin denken würde, ihn zu erbauen[3]). Gerade die Hauptbedeutung dieses Kanals zur Saale, daß er den mitteldeutschen Verkehr von der Elbe unabhängig macht, wird ihm zur Last gelegt, weil dadurch „die Umschlagplätze Calbe, Barby, Schönebeck, aber auch Magdeburg selbst benachteiligt würden".

Diese Begründung wirft geradezu ein Blitzlicht auf die Denkart der Verfasser. Die genannten Häfen haben nur Bedeutung als Umschlagplätze. Die Hauptaufgabe jeder Kanalpolitik muß sein, den nicht nur teuren, sondern auch die Ware schädigenden Umschlag zu vermeiden. **Diesen Umschlag will aber die Südliniendenkschrift im lokalen Interesse dieser Städte beibehalten.** Und zwar handelt es sich dabei um die Hauptverkehrsrichtung des mitteldeutschen Gebietes. Es heißt in der Denkschrift selbst bei Besprechung der Kanalisierung der Saale von Bernburg an aufwärts bei einem Hinblick auf die Strecke unterhalb von Bernburg auf S. 24: „Da die Schiffahrt auf der Saale nach Hamburg wohl stets größer sein wird als nach dem Westen, ist es . . ." Zu dieser Verkehrsrichtung kommt noch der große Verkehr nach dem Osten. Wenn nun trotz dieser auch von der Südliniendenkschrift erkannten Verkehrslage die Hauptinteressen, die am besten durch den Anschluß zur Mittellinie gewahrt werden, dem Lokalintersse geopfert werden sollen, dann gewinnen die eingangs dieser Besprechung wiedergegebenen Aeußerungen maßgebender Persönlichkeiten in Braunschweig ein ganz besonderes Interesse.

Eine Mehrkostensumme von 10 Millionen Mark gegenüber dem im Bodetal verlaufenden Kanal nach Bernburg von Havestadt &

[3]) Anm. S. 213: „Die technische Ausführbarkeit dieser Abzweigungen von der Mittellinie kann trotz der ihnen innewohnenden Schwierigkeiten an sich nicht bestritten werden, aber ihre wirtschaftlichen Grundlagen sind mehr als zweifelhaft" usw.

Contag konnte auch nie genügen, um die Unmöglichkeit des Bernburger Kanals zur Mittellinie nachzuweisen. Der jetzt gefundene Grund, die Aufrechterhaltung des Umschlagverkehrs, ist aber nicht nur noch weniger durchschlagend, er scheint uns sogar im Gegenteil gefährlich für die Südlinie.

Der von Rehder geforderte Nord-Süd-Kanal nach Hamburg ist zwar in die Denkschrift aufgenommen worden, seine Wirkung auf den Mittellandkanal wird aber nicht berücksichtigt.

Wollte die Denkschrift wirklich etwas Entscheidendes bringen, dann mußte sie den wirtschaftlichen Vergleich, der in der Denkschrift von Havestadt & Contag begonnen, aber nicht zu Ende geführt war, ihrerseits zu Ende führen, und zwar für beide Kanalsysteme, Südlinie und Mittellinie, auf gleicher Grundlage. Die Mehrarbeit wäre nicht derartig gewesen, daß sie nicht leicht hätte geleistet werden können; denn es brauchte nur statt der **einseitigen** Frachtkostenberechnung und Massenermittlung der beteiligten Bezirke, die jetzt lediglich für die Südlinie erfolgte, das gleiche für die Mittellinie zu geschehen. Da alle Ansätze usw. dann vorhanden waren, war die Arbeit, die aufzuwenden war, wie jeder in solchen Dingen Erfahrene weiß, verhältnismäßig gering. Daß diese Arbeit nicht durchgeführt worden ist, ist nicht nur im Interesse der Sache zu bedauern, sondern wirft auch ein weiteres bezeichnendes Licht auf die Tendenz der Denkschrift.

3. Es ist nicht der Mittellandkanal mit seiner Fortführung über die Elbe betrachtet worden, sondern nur das Stück zwischen Hannover und Magdeburg. Man vergleiche darüber das Bild auf S. 208. In diesem Bild fehlt 1. der unentbehrliche Stichkanal von der Mittellinie nach Bernburg, 2. die Weiterführung bis zum Ihlekanal. Die jetzt fehlenden Stücke würden ein gänzlich anderes Bild ergeben haben. Sie würden erst recht erkennen lassen, was für einen enormen Umweg die Südlinie tatsächlich bedeutet. Es ist bedauerlicherweise immer wieder bei dem Kampf der Südlinie gegen die Nord- oder Mittellinie festzustellen, daß die Südlinie für sich das Recht in Anspruch nimmt, ein ihr unbequemes Hauptstück des Kanals fortzulassen und alle ihr notwendig erscheinenden Nebenlinien einzubeziehen, daß sie aber bei den anderen Hauptkanälen diese Nebenlinien entweder als nicht möglich oder nicht wünschenswert hinstellt. Das ist natürlich eine Methode, die es leicht macht, das Wünschenswerte zu beweisen.

Festgestellt sei also noch einmal, daß das eigentliche strittige Kanalgebiet der streitenden Linien für die Südlinie das Gebiet von Wolfenbüttel bis etwa nach Hadmersleben östlich von Oschersleben ist, während das entsprechende Kanalgebiet der Mittellinie das Gebiet von Fallersleben bis Wolmirstedt umfaßt.

Es soll nun im folgenden einmal in schärferer Form aus der Denkschrift herausgezogen werden, was eigentlich das Wesen dieser Denkschrift hätte ausmachen sollen, d. h. welchen Anteil dabei eigentlich das Kanalgebiet zwischen Wolfenbüttel und Oschersleben an dem errechneten Kanalgebietverkehr hat. Die ganzen in der Denkschrift gefundenen Zahlen enthalten ja Gebiete, wie das von Hannover bis Braunschweig, von Magdeburg bis Leipzig einschließlich Egeln, und eventuell auch Halberstadt, die in gleicher Weise, zum Teil sogar noch günstiger, auch zum Gebiet der Mittellinie gehören.

Es mögen zuerst einige wirtschaftliche Werte herausgenommen werden. Auf S. 101 wird die ganze Braunkohlenindustrie, von Helmstedt beginnend, bis nach Weißenfels, aufgeführt, trotzdem die Rohkohle keinen Wassertransport verträgt und auch die Briketts sich erfahrungsgemäß für den Wassertransport in keiner Weise eignen. Es werden auf die Weise große Zahlen gewonnen, die für den Kanalverkehr ohne Bedeutung sind. Auf S. 224 wird außerdem darauf hingewiesen, daß Bergwerksdirektor Paul Tiele in der Zeitschrift „Braunkohle“ sich dahin ausspricht, daß die deutsche Braunkohle in erster Linie zur Erzeugung von elektrischer Energie an Ort und Stelle, in zweiter Linie zur Gewinnung der wertvollen Nebenerzeugnisse, und was dann noch übrig sei, zum Absatz von Braunkohle in einem Umkreis von 200 km Entfernung von den Bergwerken zu verwenden sei. Eine längere Besprechung zwischen den Braunkohlenindustriellen und Vertretern der Nordlinie ergab seinerzeit, daß erstere die Einführung des Kanals in ihr Gebiet geradezu als Nachteil ansehen würden, weil sie eine Verdrängung der Braunkohle durch Steinkohle befürchten. Selbst wenn letzteres, wie wir annehmen, nicht eintreten würde, so wird man nicht das Durchziehen der Braunkohlenreviere als besonderen Vorteil der Südlinie buchen können. Helmstedt liegt genau in der Mitte zwischen der Südlinie und der Mittellinie; die Gebiete von Egeln, Merseburg, Halle usw. werden durch die Mittellinie in genau der gleichen Weise aufgeschlossen wie durch die Südlinie.

S. 103 ff., **Kali und andere Salze.** Sämtliche von der Südlinie und Nebenlinien durchzogenen Kalireviere werden auch durch die Mittellinie mit Anschlußkanälen durchzogen. Für das Gebiet mit Staßfurt als Mittelpunkt ist die Mittellinie, wie bereits ausgeführt wurde, wesentlich günstiger als die Südlinie. Wenn auf S. 104 gesagt wird, nach einer Mitteilung des Ausschusses der Steinsalzwerke, „hängt von dem Bau der Südlinie die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der Salzbergwerke in der Provinz Sachsen und Anhalt ab, usw.“, so handelt es sich um die Wiedergabe einer heute erwiesenermaßen unrichtigen Behauptung. Denn bei Erbauung des Bernburger Kanals zur Mittellinie ist annähernd dieselbe Wettbewerbsfähigkeit vorhanden wie über die Südlinie.

Die Aufführung der im Harz gewonnenen **Kupfermengen,** die im Bezirke Clausthal 650 t Kupfer und aus dem Mansfelder Bezirk rund 21 000 t Kupfer ausmachen, wobei für Clausthal lediglich die Erzmenge mit 26 000 t angegeben ist, zeigt den geringen Wert für die Südlinie, denn das in Mansfeld gewonnene Kupfer erhält seinen Anschluß in gleicher Weise an die Mittellinie, und die 650 t aus dem Clausthaler Bezirke sind so geringfügig, daß sie nicht auf den Kanal übergehen werden.

Der Eisenerzbau im Harz spielt zurzeit kaum eine Rolle. Der für die Südlinie mit aufgeführte subherzynische Bezirk Peine und Salzgitter findet seinen Anschluß in gleich günstiger Weise an die Mittellinie. Bei Peine ist das von vornherein bekannt, für Salzgitter genügt ein Blick auf die Karte, um zu sehen, daß für einen Versand nach Westfalen der Anschluß über Hildesheim fast genau die gleichen Vorteile bietet wie über Börßum. Es sind nach Hildesheim etwa 40 km Eisenbahn zurückzulegen und darauf bis zum Mittellandkanal etwa 25 km Kanal. Es sind über Börßum etwa 18 km Eisenbahn zurückzulegen und etwa 65 km Kanal. Rechnet man ein Eisenbahnkilometer für zwei Kanalkilometer, dann ist die Frachtstrecke in Kanalkilometern ausgedrückt

über Hildesheim $2{\cdot}40 + 25 = 105$ km,
über Börßum $2{\cdot}18 + 65 = 101$ km.

Das bedeutet praktisch Gleichheit. In beiden Fällen ist Vorfracht notwendig. Ein wesentlicher Frachtunterschied besteht somit nicht. Dazu kommt aber, daß — gemäß ihrer Mitteilung — die Direktion der Ilseder Hütte gar nicht daran denkt, im Frieden größere Mengen ihrer Erze nach dem Westen zu senden. Es ist für das Peiner Walzwerk wesentlich vorteilhafter, die Erze selbst in Gr.-Ilsede zu verhütten und in Peine zu verarbeiten. Diese aus dem Vorharz-Vorkommen gewonnenen Zahlen müssen also durchweg gestrichen werden.

Steine und Erden. Die Lage der Mittellinie ist vorhandener Lager halber für diese Materialien, vor allem für harte Pflastersteine usw. genau so günstig wie die der Südlinie. Ziegelsteine sollen im Kanalgebiet der Südlinie in rund 900 Ziegeleien hergestellt werden. Besonders zahlreich seien sie in den Kreisen Bitterfeld, Merseburg, Weißenfels. Gemäß Vorstehendem besteht kein Vorzug der Südlinie gegenüber der Nordlinie.

Chemische Industrie. Soweit es sich um die chemische Industrie in Anlehnung an Braunkohlen und Kali handelt, ist das Notwendige bereits gesagt worden. Auf S. 109 ist eine Tafel über den Absatz verschiedener Salze enthalten. Diese Tafel gibt ein gänzlich falsches Bild, weil sie als Hauptmenge die Salze enthält, die nachweislich nicht auf dem Wasserwege verschickt werden. Es sind dieses vor allem Karnalit, Kieserit, Kainit, Kalidüngesalze und noch andere. Für den Wassertransport nach den Seehäfen kamen bisher fast nur Chlorkalium und ähnliche hochwertige Kalisalze in Betracht. Von den aufgeführten rund 9 Millionen Tonnen Salzen kommen vielleicht 3 bis 5 Prozent für den Wasserweg in Betracht. Hiervon kommen die Werke bei Braunschweig (Thiederhall) und bei Halle, die allein Chlorkalium lieferten, in gleicher Weise für die Mittellinie in Betracht. Die Direktion von Thiederhall erklärte z. B., daß die Süd- oder Mittellinie für sie genau gleichwertig wäre. Das Werk braucht, wie die meisten, in beiden Fällen Eisenbahnanschluß. Die 12 km bis zum Hafen Braunschweig sind somit nicht entscheidend.

Des weiteren sind dann die bedeutenden industriellen Werke aufgeführt worden (S. 110), deren Haupterzeugnisse folgende sind: Chinin, Düngemittel, Säuren aller Art, Saccharin, Arzneimittel, Brom, Zucker, Zyankali, Anilinfarben, Paraffin, ätherische Oele, Farben usw. Eine Bemerkung hierzu ist überflüssig, die Aufstellung wirkt durch sich selbst.

Der nun folgende Absatz betrifft **Bodenkultur,** Bodenerzeugnisse usw. Es wird gezeigt, wie das Gebiet der Südlinie und das anschließende mitteldeutsche Gebiet von Natur bereits in hervorragender Weise begünstigt sind. Es werden die Zuckerfabriken ganz Deutschlands aufgezählt und es wird gezeigt, daß die genannten Gebiete rund 30 Prozent der Zuckererzeugung Deutschlands hervorbringen. Es wird auf die Gemüse- und Konservenindustrie hingewiesen, auch werden die Mühlen, Brauereien und Brennereien aufgezählt, es fehlt auch nicht ein Hinweis auf die „Braunschweiger Wurst“ und die zahlreichen Molkereien und Käsebäckereien, S. 117.

Hieran schließt sich die Besprechung der **Forstwirtschaft,** besonders des Harzes, die jährlich 0,8 bis 0,9 Millionen Festmeter Holz erzeugt. Es wird auch gesagt, daß der größte Teil des Holzes sofort am Fuße des Harzes verarbeitet wird, vor allem in den Holzstoff-, Papier- und Pappefabriken. Der Hauptabsatz geht nach Hessen, Westfalen und die Nordseeküste, fast alle Fabriken bedürfen des Eisenbahnanschlusses auch nach Bau des Kanales.

Schließlich werden die **weiteren Industrien** besprochen. Von den aufgeführten 62 Fabriken (S. 121 ff.), die größtenteils Maschinenfabriken sind, liegen vier, nämlich Gebrüder Welger (Wolfenbüttel), Karl Dehne (Halberstadt), Eisenhüttenwerk Thale und Maschinenfabrik Odesse (Oschersleben), im eigentlichen Kanalgebiet der Südlinie, die anderen 58 zugleich im Einflußgebiet der Mittellinie. Der Vorzug der Südlinie ist somit verschwindend, dazu kommt, daß diese Fabriken ihre Erzeugnisse nicht auf dem Kanal verschicken.

Das gleiche gilt von der mit vielen Namen aufgezählten Textilindustrie, Musikindustrie, den Druckereien usw. Es wird

wohl niemand ernstlich glauben, daß Fabriken für Baumwollgespinnste, Spitzen, Rüschen, Papierwäsche, Pianoforte, Atlanten, Malzkaffee, Bogenlampen, Musikinstrumente, Koffer und Lederwaren, Druckereien usw. ihre Erzeugnisse auf dem Kanal versenden. Von allen aufgeführten Werken (S. 124 bis 126) liegt dazu nicht ein einziges in dem besonderen Kanalgebiet der Südlinie. Sie liegen fast ganz in den Städten Leipzig, Halle, Magdeburg und Braunschweig. Ihre Kohlen werden sie auch in Zukunft nur zum kleinen Teile aus Westfalen beziehen; da sie zum großen Teil im Braunkohlengebiet oder nahe dem Gebiet der sächsischen Steinkohle liegen, so werden sie sich aus diesen Gebieten nach wie vor versorgen.

Ernst zu nehmende Verbraucher wären die auf S. 127 aufgeführten Ueberlandzentralen usw., wenn sie Kohlen auf dem Kanalwege beziehen würden. Dieses ist aber wohl bei den mitaufgeführten „Braunschweiger Kohlenbergwerken in Helmstedt" und den „Harbker Kohlenwerken", sowie bei allen den Werken, die mit Braunkohlen heizen, nicht zu erwarten. Wo es aber zu erwarten ist, da liegen diese Werke zugleich im Bereich der Mittellinie.

Vergleicht man nun mit diesen Zusammenstellungen den Satz auf S. 131: „daß als Güter, deren Verkehr auf dem neuen Wasserweg zu erwarten ist, im allgemeinen nur geringwertige angenommen sind, die" usw., dann sieht man, wie wenig Wert solche an sich zweifellos interessante Ausführungen für die Beurteilung des Kanalstreites in Wirklichkeit besitzen.

Die Berechnung der Verkehrsmengen erfolgte in der heute bekannten Weise, wobei im allgemeinen durchaus vorsichtig geschätzt wurde. Daß sich die Vorsicht in ganz besonderem Maße auf die Bemessung des Durchgangsverkehrs erstreckte, ist begreiflich, wenn man weiß, daß der Zweck der Denkschrift nur dann erreicht werden konnte, wenn der Beweis gelang, daß der Kanalgebietsverkehr der entscheidende, der Durchgangsverkehr dagegen verhältnismäßig unbedeutend sei. Es wird danach gefunden (S. 157) für das Jahr 1912

ein Durchgangsverkehr von rund 3,3 Millionen Tonnen,
ein Kanalgebietsverkehr von rund 4,1 Millionen Tonnen.

Die entsprechenden Zahlen der Denkschrift von Havestadt & Contag vom Jahre 1915 sind

für den Durchgangsverkehr 6,6 Millionen Tonnen,
für den Kanalgebietsverkehr 2,3 Millionen Tonnen.

auch für das Jahr 1912.

Daß die Zunahme des Kanalgebietsverkehrs eine künstliche ist durch Heineinnahme des außerhalb liegenden Verkehrs bis nach Leipzig, ist bereits klar geworden. Wie aber die Verringerung des Durchgangsverkehrs begründet wird, ist noch zu sagen. Das Nötige hierüber findet sich in einer Fußnote auf S. 210. Es wird im Text gesagt: „Man hat lange den auf der Nordlinie zu erwartenden Durchgangsverkehr überschätzt" usw. Dazu folgende Fußnote: „Diese Annahme stützte sich auf die Berechnungen der Denkschrift des Ausschusses zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals. Die hohen Zahlen für den Durchgangsverkehr sind darauf zurückzuführen, daß die Denkschrift von der Annahme ausgegangen ist, daß die bisher von England nach Berlin und Mitteldeutschland eingeführten Kohlen in Zukunft durch Ruhrkohlen ersetzt werden und daß ferner durch den verbilligten Transport der Ruhrkohlen die schlesischen Kohlen einen Teil ihres Absatzes an die Ruhrkohlen verlieren werden. Die für diese keineswegs einwandfreie Annahme eingesetzten Mehrmengen betragen nicht weniger als 3 210 000 t, machen also 44 Prozent des in der genannten Denkschrift berechneten Durchgangsverkehrs aus."

Der Unterschied zwischen dem Durchgangsverkehr der Südlinie und dem von Teubert in der Denkschrift von Havestadt & Contag 1915 angenommenen beträgt auch tatsächlich 6,6 — 3,3 = 3,3 Millionen Tonnen, also etwas mehr als der in der Fußnote angegebene Betrag. Es liegt in dem Inhalt der Fußnote ein nicht geringer Vorwurf gegenüber der Firma Havestadt & Contag. Gegenüber diesem Vorwurf muß aber die Firma durchaus in Schutz genommen werden. Weder unsere Lage vor der Revolution noch die heutige ist der Art, daß sie es uns weiterhin erlauben würde, englische Kohle einzuführen. **Die englische Kohle kann aber niemals durch schlesische, sondern nur durch westfälische ersetzt werden.** Sogar letzteres wird nicht ohne bedeutende Schwierigkeiten von statten gehen. **Es ist somit der Südliniendenkschrift im Gegenteil vorzuhalten, daß sie den auf der Mittellinie zu erwartenden Durchgangsverkehr in gefährlicher Weise unterschätzt.** Die einzige Zahl, die in der Berechnung der Denkschrift von 1915 im Durchgangsverkehr zweifelhaft war, war die Menge an schlesischen Kohlen, die durch Ruhrkohle verdrängt werden würde. Diese Menge war von Teubert angenommen zu 520 000 t (S. 80 der Denkschrift von 1915). Jeder, der die gründliche Arbeit von Teubert von 1915 unvoreingenommen liest, wird die durch und durch objektive Art anerkennen müssen. Seine Ausführungen auf S. 54 ff. der Denkschrift von Havestadt & Contag weisen überzeugend nach, daß nach dem Stande der Förderung vor dem Kriege zweifellos ein Teil der schlesischen Kohlen durch westfälische ersetzt werden würde. Ob diese Mengen nun 300 000 t oder 1 000 000 t betragen würden, läßt sich natürlich nicht bestimmen. Da aber der Preis **schlesischer Kohle im Jahre 1912 im Mittel bereits 8,7 bis 9,8 M/t** betrug, der der westfälischen Kohle 11 M/t, so ist mit Sicherheit in Zukunft das Verhältnis für Schlesien noch ungünstiger, als Teubert es annahm. Die mit ungeheuerer Schärfe einsetzende Lohnbewegung wird sich für Schlesien mehr bemerkbar machen als für Westfalen, das immer bereits höhere Löhne hatte. Die Folge wird sein, daß die Gewinnungskosten der schlesischen Kohle stärker steigen als die der westfälischen. Es ist also eher zu erwarten, daß der Durchgangsverkehr wesentlich größer sein wird, als ihn Teubert errechnet. Schwer zu verstehen ist es aber, wie die Südliniendenkschrift über diese wichtigste Frage der wirtschaftlichen Untersuchungen so leicht hinweggleiten konnte, wie sie diese ihr auf das äußerste unbequeme Tatsache gleichsam mit einer Handbewegung fortwaschen wollte. Es sollen hiermit die wirtschaftlichen Untersuchungen verlassen und nur noch einige andere Abschnitte des Werkes kurz gestreift werden.

Bei der ungeheueren Menge von Stoff, der in der neuen Denkschrift zusammengetragen wurde, zum großen Teil ohne ursächlichen Zusammenhang mit der Kernfrage der Angelegenheit, ist es unmöglich, alle Punkte ausführlich zu besprechen.

Das Kapitel, die **militärische Bedeutung usw.**, S. 193, dürfte durch die Ereignisse überholt sein. Ganz abgesehen davon, daß wir den Inhalt dieses Abschnittes nicht für zutreffend halten, hat dieser Punkt heute wahrscheinlich für ein halbes oder ein ganzes Jahrhundert seine Bedeutung verloren. Einen Kanal aber auf ein Ereignis, das in vielleicht 50 Jahren eintritt, bauen zu wollen, dürfte eine Gabe des Hellsehens erfordern, die wohl keinem Sterblichen eigen ist. Es wird deshalb sachlich auf dieses Kapitel nicht eingegangen.

An die Stelle der besprochenen Kriegsinteressen, aber auch im Zusammenhang mit ihnen, tritt das heutige überaus wichtige Friedensinteresse, die Lebensmittelerzeugung unseres Landes zu heben. Die Erzeugungsfähigkeit von Gebieten, wie der Magdeburger Börde usw., ist so groß, daß sie durch den Kanal nicht mehr gehoben werden kann. Wohl aber liegt vor unseren Toren ein Gebiet, wie das der Lüneburger Heide mit ihren bis zur Ohre gehenden Ausläufern, dessen Erzeugungsfähigkeit durch den Bau der Mittellinie außerordentlich gesteigert werden kann. Nicht nur die verbilligte Zufuhr von Düngemitteln, sondern auch die verbilligte Abfuhr billiger landwirtschaftlicher Produkte, wie z. B. der Kartoffeln und anderer, werden hier eine große Rolle spielen. Nicht die Hochhaltung der Dividenden von Zuckerfabriken usw. ist das Ziel, sondern die Steigerung der uns selbst zuwachsenden Nahrungsmittel für das so schwer leidende deutsche Volk.

Es folgen dann noch die Abschnitte VII: „Nord-, Süd- oder Mittellinie?"

VIII: „Widerstrebende und widerstreitende Interessen" und IX: „Zusammenfassender Rückblick", daran schließen sich die Anlagen an.

Im Abschnitt VII wird, wie schon an vielen Stellen vorher, die Arbeit des Agrarstatistikers Meitzen über den Kanal angeführt. Die Vorschläge von Meitzen waren schon für seine Zeit unausführbar, sie sind natürlich heute erst recht keine Grundlage mehr für eine brauchbare Kanalpolitik. Wir können wirklich dem Agrarstatistiker von 1870 kein bestimmendes Urteil über unsere Kanäle zubilligen. Er liegt für uns fast ebenso weit zurück, wie der in der Einleitung genannte Herzog Julius von Braunschweig (1568 bis 1589), der bereits vor 340 Jahren die Südlinie bauen wollte. Meitzen wollte den Mittellandkanal „in 160 Fuß Höhe", d. h. ungefähr + 50 NN, der jetzigen Spiegelhöhe der Weserhaltung, „ohne Niveauänderung nach Hannover, Braunschweig, Neuhaldensleben bis in die Nähe der Elbe führen" usw. Das ist bei den zu überwindenden Höhen eine Unmöglichkeit. Dieser Punkt wird deshalb erwähnt, um zu zeigen, daß die heutige Mittellinie und der Meitzensche Vorschlag nichts miteinander gemein haben können. Das Bild auf S. 208 gibt im übrigen wiederum einen tiefen Einblick in das, was die Südlinie eigentlich will. Es sind alle Kanäle nur bis zur Elbe gezeichnet worden, die Mittellinie ohne Anschluß nach Staßfurt. Es fehlt jeder Anschluß nach Berlin. Also liegt auch hier in diesem Bilde eine ausdrucksvolle Betonung des Gedankens, daß der Lokalverkehr das zu erstrebende Ziel sei. Es ist dieses eine mittelalterliche Auffassung, die für das rein agrarische Deutschland vor 1870 richtig war. Es darf somit auch nicht wundernehmen, wenn die im Entwurf für die Mittellinie vorgesehene Elbeüberbrückung als überflüssig angesehen wird. „Für die Südlinie liegt aber zunächst kein Grund für eine solche kostspielige Anlage vor". (S. 211.)

Es folgt nun auf S. 214 ein Kostenvergleich, dem folgender Satz vorangestellt ist: „Nimmt man, wie es für einen Vergleich notwendig ist, jedes der drei Kanalprojekte als ein einheitliches Ganzes, d. h. mit seiner Verlängerung bis zum Ihlekanal, dem Verbindungskanal zur Saale und den zugehörigen Stichkanälen, so ergibt sich . . ." In den Kostenvergleichen sind dann Summen eingesetzt, die mit den früher errechneten Kosten der Südlinie in Widerspruch stehen. Es wurden errechnet als Kosten der Hauptlinie (S. 39) 101,53 Millionen M, eingesetzt wurden 96,53 Millionen M. Die Mittellinie kostet gemäß Anschlag in der vorzuziehenden Linienführung II 88,9 Millionen M, eingesetzt wurden 92,2 Millionen M. Insgesamt werden errechnet einschließlich der Fortführung zum Ihlekanal und aller Stichkanäle

(auch zur Saale und nach Halberstadt) für die Mittellinie 181,34 Millionen M, für die Südlinie 172,13 Millionen M. Daraus wird dann geschlossen, daß die Südlinie als billigere den Vorzug verdiene. — Diesen Zahlen stehen die in den „Vorträgen über die Fortführung des Mittellandkanales im Rathaus zu Berlin vom 11. September 1918" veröffentlichten gegenüber (S. 24 der Druckschrift), wonach das System der Mittellinie 167 Millionen M, das der Südlinie 196 Millionen M kosten würde. Welche Zahlen richtig sind, können nur die bei der Bauausführung entstehenden Kosten ergeben, da heute jeder nach Friedenspreisen angesetzte Kostenanschlag falsch ist. Vorläufig mag deshalb Gleichheit der Kosten angenommen werden.

Wie aber die Denkschrift an dieser Stelle den Satz aufstellen konnte, man müsse jedes Kanalprojekt als einheitliches Ganzes auffassen, nachdem sie vorher bei der Mittellinie keinen der Stichkanäle nach Bernburg, Egeln, Halberstadt gelten lassen wollte, ist nicht zu verstehen. Sie führt selbst den Beweis, daß das vollständige System der Mittellinie annähernd die gleichen Kosten verlangt wie das der Südlinie. Die daraus sich für das System ergebenden Folgerungen in wirtschaftlicher Beziehung verreint sie aber völlig.

Die Denkschrift führt somit in fast allen Teilen den Beweis, daß die Südlinie für ihre lokalen Interessen vorteilhaft ist, zugleich aber auch den weiteren, daß der Bau der Südlinie für die Heranführung des mitteldeutschen Verkehrs an den Mittellandkanal keinen nennenswerten Vorteil vor dem Bau der Mittellinie ergibt.

Trotzdem wird die Denkschrift wegen des zusammengetragenen umfangreichen Materials im Verein mit einer meist vorbildlichen Art der Darstellung, mit ihren beigefügten schönen Karten stets ein lesenswertes Werk bleiben. Sie wird wegen der genanten literarischen Vorzüge für jeden, der sich über die allgemein wirtschaftlichen Verhältnisse dieses Teiles von Mitteldeutschland unterrichten will, lange ihren Wert behalten. Den wirklich kritisch denkenden Leser aber wird, sobald er den von der Denkschrift erstrebten Zweck des Beweises der Ueberlegenheit der Südlinie über die anderen Linien nicht aus den Augen verliert, das geradezu schmerzliche Gefühl nicht verlassen, daß eine ungeheure Menge von Arbeit und Zeit an den Versuch eines Beweises verschwendet wurde, der ebensowenig glücken konnte wie die Quadratur des Kreises.

Schifferbetriebsverbände

Am 14. Februar ist mit der Veröffentlichung der Satzungen im „Reichs- und Staatsanzeiger" der Schifferbetriebsverband der Märkischen Wasserstraßen auf Grund der Verordnung über die Errichtung von Betriebsverbänden in der Binnenschiffahrt vom 18. August 1917 R.-G.-Bl. S. 720 durch die Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens errichtet worden. Am 28. Februar 1919 ist diesem mit der Veröffentlichung gleicher Satzungen der Betriebsverband der Oder gefolgt. In der Tagespresse, besonders der Hansastädte, ist, offenbar von interessierter Seite veranlaßt, gegen den Betriebsverband der Märkischen Wasserstraßen sehr energisch Einspruch erhoben worden; auch sollen entsprechende Eingaben an die Reichsbehörden und an die Nationalversammlung gegangen sein.

Auf die sachlichen Gründe dieser Proteste, wie sie das „Hamburger Fremdenblatt" in seiner Nummer 79 vom 12. Februar 1919 bringt, soll hier kurz eingegangen werden. Zunächst wird angeführt, daß die Bundesratsverordnung überhaupt nicht mehr zu Recht bestehe, ferner, daß die Verhältnisse, die im August 1917 zu solchen Zwangsmaßnahmen geführt hätten, für heute nicht mehr in Frage kommen, und daß vor allem infolge der Entlassung vieler Kleinschiffer aus dem Heeresdienst genügend Schiffsraum vorhanden sei, um allen Anforderungen genügen zu können.

Was zunächst die Bundesratsverordnung als rechtliche Grundlage für die Errichtung der Betriebsverbände betrifft, so besteht sie unzweifelhaft noch zu Recht. Sie ist bisher nicht aufgehoben worden. Auch versteht es sich im Falle einer politischen Umwälzung von selbst, daß die bisherigen Gesetze bis zur rechtsgültigen Aufhebung in Kraft bleiben; im übrigen sind sie kurz nach der Revolution durch die Verfügung des Reichskommissars für die wirtschaftliche Demobilmachung als wirtschaftliche Maßnahmen der Kriegszeit ausdrücklich aufrechterhalten worden. Schließlich sieht der der Nationalversammlung bereits zugegangene Entwurf eines Uebergangsgesetzes gleichfalls vor: „Die bisherigen Gesetze und Verordnungen des Reiches bleiben bis auf weiteres in Kraft, soweit ihnen nicht dieses Gesetz oder das Gesetz über die vorläufige Reichsgewalt vom 10. Februar 1919 entgegensteht."

Die Rechtsgrundlage für die Errichtung der Betriebsverbände besteht somit unverändert zu Recht. Wie steht es nun mit dem zweiten Einwand, da die Verhältnisse, die im August 1917 zu solchen Zwangsmaßnahmen geführt haben, heute nicht mehr vorliegen sollen. Es wird hierbei betont: „Wir haben keinen Krieg mehr, die Bahnhöfe sind nicht mehr durch Militärtransporte überlastet."

Gewiß, wir haben keinen Krieg mehr im eigentlichen Sinne, aber wir haben auch noch keinen Frieden. Was hat uns aber schon diese Zeit zwischen Krieg und Frieden, was haben diese Monate des Waffenstillstandes gekostet! Militärtransporte belasten gewiß nicht mehr die Bahnhöfe, doch dürften die Entlastungen, die die Waffenstillstandsbedingungen im Bestande unseres rollenden Materials mit sich brachten, zur Genüge bekannt sein. Will man also die Verhältnisse, gemeint sind doch offenbar „Verkehrsverhältnisse" vom August 1917 mit den heutigen vergleichen, so dürfte dieser Vergleich doch wohl sehr stark zuungunsten der heutigen Zeit ausfallen. Damals handelte es sich darum, im Heeresinteresse die Binenschiffahrt möglichst leistungsfähig zu machen, um neben der militärisch und kriegswirtschaftlich stark in Anspruch genommenen Eisenbahn ein weiteres Transportmittel für Heeresgut und kriegswirtschaftliche Zwecke, insbesondere zur Aufrechterhaltung der Kriegswirtschaft im Heimatsgebiet zur Verfügung zu haben. Heute haben die Waffenstillstandsbedingungen in der Abgabe dieser Mengen Lokomotiven und Wagen, dazu die erheblichen Verluste in den besetzten Gebieten, zum Erliegen geführt. Da zwingt die Not zur restlosen Heranziehung der Binnenschiffahrt zwecks Ergänzung der Eisenbahn. Wenn dieses Ziel durch die Organisation der Kleinschiffahrt auch durch die Schifferbetriebsverbände erreicht werden kann, dann ist diese Organisation, dieses Vorgehen der Schiffahrtsabteilung im öffentlichen und im Verkehrsinteresse nicht nur berechtigt, sondern direkt Pflicht. Weil aber schon 1917 es nicht möglich war, die Kleinschiffer, deren Kahnraum vor dem Kriege rund die Hälfte der gesamten Tragfähigkeit der deutschen Binnenschiffahrt ausmachte, in vollem Umfange heranzuziehen und zu verpflichten, weil in freier Vereinbarung durch Verträge in Dauermiete oder in Transportgenossenschaften der Kleinschiffer nur ein geringer Teil dienstbar gemacht war, die Gesamtheit in freiem Vertrage zu erfassen, bei der großen Zahl, dem häufigen Ortswechsel und der Vorliebe für die Ungebundenheit sich als unmöglich herausstellte, wurde schon damals in der Bundesratsverordnung der Schiffahrtsabteilung das Recht verliehen, durch den zwangsweisen Zusammenschluß der Kleinschiffer in Betriebsverbänden, das Verfügungsrecht über diese Transportmittel und einen Ueberblick über ihren Betrieb als Grundlage für die Bereitschaft bei einer Transportnot sich zu verschaffen.

Hierbei stellt die Bundesratsverordnung über die Errichtung der Betriebsverbände lediglich eine Ergänzung der umfassenderen „über wirtschaftliche Maßnahmen in der Binnenschiffahrt" vom gleichen Tage dar. Die letztere verpflichtet im § 3 die Besitzer von Binnenschiffen, auf Erfordern der Schiffahrtsabteilung innerhalb der von ihr bestimmten Frist Beförderungen auf dem Wasserwege und das Schleppen von Binnenschiffen auszuführen, und ihre Fahrzeuge zu Zwecken, die die Schiffahrtsabteilung bestimmt, dieser zur Verfügung zu stellen und nötigenfalls auch zu Eigentum zu überlassen." Um dies für die Kleinschiffahrt zu ermöglichen und hier nicht nötigenfalls auf willkürlichen Zugriff angewiesen zu sein, gibt der Artikel 1 der anderen Bundesratsverordnung der Schiffahrtsabteilung das Recht, „zwecks ständiger Beobachtung des Schiffs- und Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen sowie zur Bereithaltung der Binnenschiffe für Heeres- und kriegswirtschaftliche Transporte", Besitzer von Binnenschiffen „auch ohne ihre Zustimmung" zu Betriebsverbänden zu vereinigen. Daß eine Organisation für die vorgenannten Zwecke nur durch Zwang möglich war, bedarf wohl keiner besonderen Begründung mehr, aber was erstrebt werden konnte, war ein Zwang mit größtmöglicher Freiheit, und diese ist nicht nur in der Bundesratsverordnung, sondern auch in den veröffentlichten Satzungen der Verbände der Mark und der Oder gewährt.

Diese Freiheit ist besonders hinsichtlich der Transportversicherung, die schon damals bei Erlaß der Bundesratsverordnung die an diese interessierten Kreise zu einer ablehnenden Stellungnahme veranlaßte, und die auch heute wieder bei der Anwendung der Verordnung wohl der einzige und tiefere Grund für alle Proteste darstellt, gewahrt geblieben. Weder bestimmen die Satzungen der bereits errichteten Verbände der Mark und der Oder hierüber etwas, noch würde es mit den Aufgaben der Transportgenossenschaften zu vereinbaren sein, die als bereits bestehende Kleinschifferorganisationen an der Zusammensetzung des wichtigsten Organs des Vorstandes durch ein oder zwei Mitglieder beteiligt sind.

Auch der zweite Grund, „weil die Verhältnisse, die im August 1917 für eine derartige Verordnung maßgebend gewesen sein mögen, für heute nicht mehr in Frage kommen," kann hiernach als sachlich begründet nicht aufrechterhalten werden.

Der dritte Einwand schließlich, daß „vor allem infolge der Entlassung vieler Kleinschiffer aus dem Heeresdienst genügend Schiffsraum vorhanden sei, um allen Anforderungen genügen zu können" wird gleichfalls einer kritischen Betrachtung kaum standhalten können.

Haben die aus dem Heeresdienst entlassenen Kleinschiffer denn alle ihre Fahrzeuge wieder fahrtüchtig vorgefunden und in Fahrt setzen können? Leider hat ein großer Teil — nach einer kaum vollkommenen Erhebung für die Märkischen Wasserstraßen sind es 160 Kähne mit zirka 40 000 t Tragfähigkeit — seine Fahrzeuge in

stark reparaturbedürftigem Zustande oder gar als Wrack vorgefunden. Woher sollen die Schiffer, die jahrelang draußen vorm Feinde gestanden, das Geld nehmen, um bei den derzeitig hohen Löhnen und Materialpreisen ihre Fahrzeuge wieder in Stand setzen zu lassen? Aus eigener Kraft wird das wohl nur sehr wenigen möglich sein; darum ist eine Hilfe aus öffentlichen Mitteln nicht nur nötig, sondern im öffentlichen Verkehrsinteresse unbedingt auch berechtigt. Die Organisation dieses Hilfswerkes verlangt aber für seine gerechte Durchführung zunächst eine umfassende Organisation der Kleinschiffahrt. Man hat hier nun wohl eingewandt, die Organisation zu diesem Zwecke habe auch ohne Zwang geschehen können, denn die die Hilfe nötig hätten, würden sicherlich zu freiwilligem Zusammenschluß bereit sein. Aber selbst angenommen, dieser sollte der einzige Zweck der Betriebsverbände sein, dann müßte auch dies unbedingt auf die Zwangsorganisation hinweisen, denn nur ein Verband, dem auch die wirtschaftlich Starken angehören, vermag Garantie und Bürgschaft für die öffentlichen Darlehen zu übernehmen. Diese Hilfe für die durch den Krieg in Not geratenen Mitglieder aus eigenen oder öffentlichen Mitteln zu verschaffen, ist nach den Satzungen gleichfalls Zweck der Betriebsverbände. So unbedingt ist also infolge der Entlassung der Kleinschiffer aus dem Heeresdienst die Zahl der gleich fahrtbereiten Fahrzeuge nicht gewachsen, daß man sagen könnte, „es sei genügend Schiffsraum vorhanden, um allen Anforderungen genügen zu können".

Damit besagt auch dieser dritte und letzte Einwand sachlich nichts gegen die Errichtung der Betriebsverbände.

Ein Moment verdient in diesem Streit doch noch festgehalten zu werden, das ist die Tatsache, daß alle diese Proteste und Einwände nicht aus den Kreisen stammen, die zwangsweise zusammengeschlossen werden sollen. Die Kleinschiffer selbst scheinen diesen Zwang wohl leichter in Kauf zu nehmen, gegenüber all den Vorteilen, die ihnen diese erste geschlossene Organisation verspricht, und denen, die in den verschiedenen Punkten über den Zweck des Verbandes zum Ausdruck kommen. Da wird neben den in der Bundesratsverordnung genannten Zwecken der „ständigen Beobachtung des Schiffs- und Güterverkehrs und der Bereithaltung und Ausnutzung der Binnenschiffe für Transporte der Kriegs- und Uebergangswirtschaft" noch die „Mitwirkung bei Frachtfestsetzungen durch Aufnahme eines Vorstandsmitgliedes in den Frachtausschuß der betreffenden Wasserstraße," ferner „Mitwirkung bei der Beschaffung, Verteilung und Ueberwachung von Schiffsmannschaften, Betriebsstoffen und Betriebsbedarfsgegenständen für die Fahrzeuge der Mitglieder" und als letzter Zweck noch „den unterstützungsbedürftigen Mitgliedern, insbesondere denen, die durch den Krieg in Not geraten sind, aus eigenen oder öffentlichen Mitteln Beihilfen zu verschaffen", aufgeführt. Der letzte Punkt ist ja bereits oben erörtert. Die Beschaffung von Betriebsstoffen usw. ist sicherlich auch heute noch recht schwierig und besonders für den Kleinschiffer mit seinem geringen Einzelbedarf. Wenn hierin der Kleinschiffer durch den unter behördlichem Einfluß stehenden Betriebsverband mitwirken kann, so ist dies sicherlich für ihn von großem Vorteil. — Was die Frage der Beschaffung von Schiffsmannschaften betrifft, so ist in dieser Hinsicht darauf hinzuweisen, daß auch der Kleinschiffer noch Arbeitgeber ist und mit dieser geschlossenen Organisation gewissermaßen das Schlußstück in der Arbeitgeber-Organisation der Binnenschiffahrt gesetzt wird. Die Mitwirkung bei Frachtfestsetzungen sowohl durch die gutachtliche Aeußerung der Mitgliederversammlung wie durch Aufnahme eines Vorstandsmitgliedes in den Frachtausschuß erscheint als ein Akt der ausgleichenden Gerechtigkeit. Wenn schon ein Frachtausschuß besteht, dann ist es nicht mehr als billig, daß auch die Kleinschiffahrt mit ihrem erheblichen Anteil an der Binnschiffstonnage in ihm vertreten ist und hier auch ihre Ansicht zur Geltung bringen kann.

Man mag noch so sehr jeden behördlichen Zwang in unserem Wirtschaftsleben verurteilen, es können aber die Verhältnisse stärker sein als eine Lehre und, wie das unsere Kriegswirtschaft zur Genüge bewiesen hat, gerade im Interesse der Aufrechterhaltung der Wirtschaft, oder in diesem Fall des Verkehrs, auch Zwangsmaßnahmen erfordern. Diese Zwangsnahmen brauchen nun keineswegs gleich die Sozialisierung, Monopolisierung, Verstaatlichung und Vergesellschaftung zur Folge zu haben, es braucht auch keineswegs in ihnen das Erfordernis für die Vergesellschaftung anerkannt zu sein, es läßt sich vielmehr auch sehr wohl denken, daß eine Behörde im allgemeinen Interesse, sobald es die Lage erfordert, regelnd eingreift, nötigenfalls auch mit Zwangsmaßnahmen. Wenn man so unbeteiligt und unbeeinflußt auch die Errichtung der Betriebsverbände durch die Schiffahrtsabteilung betrachtet, so wird man im Interesse unserer stark gefährdeten Verkehrswirtschaft die Errichtung derselben als berechtigt anerkennen müssen. Besonders aber wird man für die gedeihliche Entwicklung und Hebung der Kleinschiffahrt diese erste umfassende und geschlossene Organisation der Kleinschiffer nur begrüßen können.

Das Sozialisierungsproblem in der Vergangenheit und Gegenwart

Von Heinrich Göhring in Bremerhaven. (Nachdruck verboten.)

Die Sozialisierung des Wirtschaftlebens, wie sie die Kommunisten und Sozialisten erstreben, ist ein Ding der Unmöglichkeit, ein Luftschloß, das unter der rauhen Wirklichkeit zusammenbricht. Alle Versuche, solche Theorien oder auch nur einen Teil von ihnen in die Praxis umzusetzen, sind mißlungen. Platos Politeia, Morus' Utopia und Fouriers Phalangen blieben Gedankenkonstruktionen, der blutige Babouvismus zerfiel, die Unternehmungen Cabets verkrachten ebenso wie die Arbeitsaustauschbank und die kommunistischen Gemeinden Owens, über denen noch ein Strahl der reinsten Menschenliebe leuchtete, die Arbeitsbank Proudhons war nicht lebensfähig, und die Nationalwerkstätten von 1848 erlebten einen jammervollen Zusammenbruch. Interessant ist das letztgenannte Beispiel. Es sind die Produktivgenossenschaften von Louis Blanc, in denen zur Beseitigung einer verderblichen Konkurrenz für alle Produkte durch gesetzliche Feststellung des auf die Kosten zu schlagenden Gewinnes ein Normalpreis vorgeschrieben werden sollte. Die Revolutionszeit von 1848 bot diesem Utopisten eine Gelegenheit, seine Theorien praktisch zu erproben. Durch ein Dekret der Konstituierenden Versammlung vom 3. Juli 1848 wurden zur Gründung von Arbeiterassoziationen aus Staatsmitteln 3 Millionen Franken bewilligt. Diese Assoziationen gingen aber fast alle in kurzer Zeit, vorwiegend infolge von Uneinigkeit unter den Mitgliedern, wieder zugrunde, und der französische Staat hat sein Geld nie wieder gesehen. Ein ähnliches Fiasko hatten bekanntlich die nach Lassalles Vorschlag in Preußen errichteten Produktivgenossenschaften mit Staatskredit zu verzeichnen. Nicht besser erging es aber auch in neuerer Zeit allen anderen Sozialisten, sobald sie ihre Phantasien auf dem Boden der Wirklichkeit zur Ausführung bringen wollten. Man nehme nur beispielsweise die verunglückte Gründung „Walden" bei Amsterdam, die kommunistische Kolonie bei Aiglemont in den Ardennen, die Genossenschaftsmolkerei in Zürich, die Unionsschuhmacherei in Davos u. v. a. m. Immer wieder haben sich die Worte des alten Griechen Aristoteles, daß die Gemeinschaft des Besitzes gegen die menschliche Natur ist, bewahrheitet.

Man braucht nun nicht einmal strikter Gegner der Vergesellschaftung größerer Zweige des Wirtschaftslebens zu sein. Man nehme nur beispielsweise die Verstaatlichung der Eisenbahnen, die noch nach jeder Richtung hin die daran geknüpften Erwartungen erfüllt hat. Immerhin ist die Frage, ob Privat- oder Staatsbahnen vorzuziehen seien, auch heute noch viel umstritten. Einen interessanten Beitrag zur Beurteilung der staatssozialistischen Theorie hat unlängst der französische Nationalökonom Colson geliefert. Er hat nämlich die Betriebsergebnisse der französischen Hauptbahnen im Jahre 1912 untersucht, und aus seiner Zusammenstellung ergibt sich die Tatsache, daß die Privatbahnen zum mindesten wirtschaftlich ein weitaus besseres Ergebnis aufzuweisen haben als die Staatsbahnen. Die vorliegende Tabelle zeigt ein geradezu überraschendes Bild. In Frankreich hat die Zunahme der Betriebseinnahmen im Jahre 1912 für das Hauptbahnnetz rund 17½ Millionen Franken betragen. Diese Zahl kommt zustande, indem die fünf großen Privatgesellschaften eine Mehreinnahme von 28½ Millionen Franken, die Staatsbahnen aber — eine Mindereinnahme von 11 Millionen Franken aufzuweisen haben. Jedenfalls bleibt die Feststellung des französischen Forschers ein interessanter Beitrag, den man nicht aus den Augen verlieren darf, wenn es sich um das Für und Wider der Ausdehnung staatssozialistischer Einrichtungen handelt. Bekanntlich unterliegt der deutsche Kohlenbergbau zum Teil dem staatlichen Betriebe und seit Jahren beschäftigen sich Sozialpolitiker mit dem Projekt, den gesamten Kohlenbergbau Preußens durch den Staat zu betreiben. Die Erfahrung hat aber gelehrt, daß auf diesem Gebiet der Erfolg einer Verstaatlichung zum mindesten noch sehr zweifelhaft ist. Das Saargebiet, wo der ganze Steinkohlenbergbau in den Händen des preußischen Staates liegt, weist einerseits wesentlich geringere Erträgnisse auf als der von der Privatindustrie zum größten Teil betriebene Bergbau Westfalens, und andererseits zeigen die statistischen Zahlen der Arbeitslöhne, daß die Durchschnittseinkommen der Arbeiter des Saargebietes dauernd wesentlich unter denjenigen der Arbeiter Westfalens sich bewegen. Obgleich die staatlichen Bergwerke im Ruhrgebiet bisher nur Zuschüsse erfordert haben, und zwar in außerordentlich beträchtlicher Höhe, ist der wirtschaftliche Erfolg des Staatsbergbaues weit hinter dem privaten Bergbau zurückgeblieben. Man nehme nur weiter den Kalibergbau, der gerade durch sein Ausfuhrgeschäft für Deutschland eine ungeheuere Bedeutung erlangt hat. Es läßt sich aber kaum vorstellen, daß ein schwerfälliger staatlicher Apparat eine so gewandte und energische Propaganda im Ausland betreiben kann, wie sie das Kalisyndikat durchgeführt hat. Nicht anders liegt die Sache aber in verschiedenen anderen Industrie- und Gewerbezweigen, so beispielsweise in der Elektrotechnik, in der Herstellung chemischer Produkte, in der Glasindustrie u. v. a. m. Eine überaus schwere Gefährdung unserer

Volkswirtschaft würde auch die Verstaatlichung des Fischereigewerbes sowie der Seeschiffahrt und des weitverzweigten Binnen- und Küstenschiffahrtsgewerbes bedeuten. Es wäre eine durch nichts gerechtfertigte Anwendung der Macht, und zwar nicht etwa zugunsten der Gesamtheit des deuschen Volkes, sondern zu seinem ausgesprochenen Nachteil.

Nach Dr. Hugo Lindemann „Städteverwaltung und Munizipalsozialismus in England", Stuttgart 1906, haben 193 englische Städte eigene Wasserwerke, 265 eigene Gaswerke, 244 erzeugen ihre Elektrizität selbst, 174 haben eigene Straßenbahnen. Das ist an sich nicht befremdend und bildet auch bei uns die Regel. Bemerkenswerter ist aber der Umstand, daß viele englische Städte Maschinenfabriken haben, daß viele Beleuchtungsapparate, Dampfmaschinen, Dynamos konstruieren. In den Jahren 1874 bis 1900 eroberte der Munizipalsozialismus (als Munizipalsozialismus bezeichnet man die Anwendung des Sozialismus auf den lokalen Charakter der Gemeinden. Uebrigens ist der Munizipalsozialismus keine Erfindung der Neuzeit; bereits die alten Römer kannten diese Wirtschaftsform, wie M. A. des Cilleuls in seinem Buche: „Le socialisme municipal à travers les siècles", Paris 1905, überzeugend nachgewiesen hat) in England eine Stadt nach der anderen, aber schließlich erfolgte eine Reaktion, die besonders in der Niederlage der Munizipalisten im Jahre 1907 bei den Wahlen zum Londoner Grafschaftsrat zum Ausdruck kam. Zunächst muß jeden Einsichtigen das rapide Steigen der städtischen Verschuldung befremden. Die lokalen Schulden betrugen im Jahre 1874/75 122 513 445 Pfund gegen 398 882 146 Pfund im Jahre 1904/05. Die Munizipalisten ließen sich hierdurch aber keineswegs beirren. Durch die englische Presse ging im Jahre 1902 die Nachricht, daß Manchester durch städtischen Gewerbebetrieb die Steuern im Jahre 1901/02 um 3 % habe herabsetzen können. Bald wiesen die „Times" nach, auf welche Weise das erfolgt war: Die Stadtverwaltung verlangte von der Gasanstalt einen Beitrag von 50 000 Pfund. Da nun diese keinen Ueberschuß erzielt hatte, wurde das Gas für 3 Pence teurer pro Kubikfuß verkauft. Das ist zum mindesten eine eigentümliche Praxis. Aber verkauft denn trotzdem die Stadt das Gas an die Steuerzahler nicht billiger, als wenn diese es von Privatanstalten geliefert bekämen? Wie es damit bestellt ist, zeigt das Beispiel von Nottingham und Sheffield. Nach Lord Avebury, „On municipal and national trading", London 1907, kostet das Gas in Nottingham, wo der Betrieb städtisch ist, pro Kubikfuß 2 Schilling 6 Pence, in Sheffield, wo es von Privaten stammt, 1 Schilling 4½ Pence. Diese eine Tatsache dürfte schon genügend sagen. Am schlimmsten ist die Lage der munizipalen Unternehmungen da, wo sie in Konkurrenz mit privaten treten. Solange sie eine Monopolstellung innehaben, ist es für sie, die durch das Gesetz in jeder Weise bevorzugt sind, verhältnismäßig leicht, zu verdienen. Aber im anderen Falle erweist sich oft das Privatunternehmen als das siegreiche. So hat London in einem Jahre mit seinen Themsedampfern 1 Million Mark verloren, Preston büßt jährlich 36 000 Pfund mit seinen Docks ein, Brigthon, Portsmouth, Hull haben ungeheure Summen mit ihrem Stadttelephon zugesetzt. Von munizipalsozialistischer Seite ist ausgerechnet worden, daß die städtischen industriellen Unternehmungen einen Reingewinn von 360 867 Pfund in sechs Jahren abgeworfen haben, bei näherem Zusehen entdeckte aber Lord Avebury, daß dieser Reingewinn sich in einen mittleren Jahresverlust von 5 Millionen Pfund verwandelte. Manchester hat mit Wasserleitungen jährlich 16 000 bis 27 000 Pfund verloren, Birmingham in den letzten drei Jahren 80 000 bis 90 000 Pfund. Die Stadt Bath errichtete ein Elektrizitätswerk für 3 Millionen Mark und mußte es im Jahre 1902 wieder schließen. Glasgow verkrachte nach einem Jahre mit einem Telephonunternehmen, das 18 Millionen Mark gekostet hatte. Die Tendenz, den von den Stadtverwaltungen betriebenen Industriezweigen monopolistische Stellung zu verleihen, hat natürlich Schäden herbeigeführt. Paul Dubois (Le sozialisme municipal en Angleterre in der „Revue des deux mondes", Band 44) konstatiert auf Grund statistischen Materials, daß in den munizipalistischen Städten die Industrie schwinde und die Summe der leeren Häuser steige. Ein Professor der Staatswissenschaften an der Universität Chicago führt die niedrige Stufe der Elektrizitätsindustrie in England direkt auf den Munizipalsozialismus zurück. Verweilen wir nun noch etwas bei dem Munizipalsozialismus außerhalb Englands. Am wenigsten scheinen die romanischen Länder geeignet zu sein, diese Ideen in sich aufzunehmen. Immerhin sind auch hier Versuche zu verzeichnen. Man nehme nur beispielsweise den Zusammenbruch der Munizipalbäckerei in Catania und die sozialistischen Experimente in den Jahren 1904 bis 1908 in der französischen Stadt Brest, die der französische linksliberale Politiker Louis Coudurier seinerzeit so reizend geschildert hat. Relativ stärker erscheint der Munizipalsozialismus in Belgien. Aber auch Deutschland hat in den vergangenen Jahren in dieser Hinsicht schon Erfahrungen gemacht. So hat — um nur ein Beispiel herauszugreifen — nach Dr. Franz Ludwig „Kommunalpolitik und Sozialdemokratie" — die Stadt Mülhausen im Elsaß das Experiment teuer bezahlen müssen, die Gemeindeinteressen der Sozialdemokratie anzuvertrauen. Als diese im Jahre 1902 ans Ruder kam, betrug die städtische Schuld 5,5 Millionen Mark, nach Ablauf ihrer Herrschaft rund 28 Millionen Mark. In dieser Summe ist das von der Stadt erworbene Elektrizitätswerk zum Preise von 8 Millionen Mark nicht eingerechnet. Die bestehenden sozialdemokratischen Kommunalprogramme laufen darauf hinaus, die fortschreitende Demokratisierung der Gemeinden zu fördern, den Mittelstand dadurch zu schädigen, daß immer weitere Gebiete der Privatwirtschaft entzogen und durch die Gemeinde sozialisiert werden. Daß dadurch auch eine große Anzahl leistungsfähiger und bodenständiger Steuerzahler ausgeschaltet werde, kümmert die Sozialdemokratie nicht im mindesten.

Wohin die strikte Verwirklichung des Sozialisierungsproblems ein Land bringen kann, zeigt so recht als Beispiel Rußlands. Nach zuverlässigen Nachrichten sind von der Moskauer Regierung der Volksbeauftragten bisher weit über 500 industrielle, kaufmännische und Verkehrsunternehmungen verstaatlicht worden. Wenn der Bericht des russischen Finanzamtes vom 7. November 1918 zugibt, daß seit dem 1. Januar 1918 30 Milliarden Rubel in Kreditnoten ausgegeben worden sind, so liegt die Wirkung der Verstaatlichung auf die Staatsfinanzen offen zutage. Die Verstaatlichung begann erst in der Zeit vom Januar bis Juli 1918, doch sind schon jetzt die Einnahmen aus den früher bedeutenden Steuern der Industrie von 314 671 000 Rubel in der ersten Hälfte 1917 auf 91 775 000 Rubel in der ersten Hälfte 1918 gefallen. Gegenüber diesem Steuerausfall hat die Verstaatlichung keinen Ausgleich geschaffen. Die Ausgaben für die Monate Januar bis März 1918 werden mit 532 921 000 Rubel angegeben; das Budget gibt die Höhe der Kosten der Verstaatlichung (d. h. Kapital für die Umwandlung und Umstellung) mit 2 Milliarden Rubel für das erste Halbjahr 1918 und mit 800 000 000 Rubel für das zweite Halbjahr 1918 an; der gesamte Voranschlag für 1918 wird auf 46 Milliarden und 600 000 000 Rubel geschätzt. Das Budget zeigt weiter, daß der kürzlich gegründete Obervolkswirtschaftsrat, das Verwaltungsorgan für die bolschewistische Sozialisierung, in der ersten Hälfte des Jahres 1918 nur 14 832 000 Rubel, in der zweiten Hälfte desselben Jahres dagegen 1 674 203 000 Rubel verausgabt hat. Die Gewinnseite des Staatshaushaltes zeigt eine Gesamteinnahme aus Staatsbetrieben von 813 082 000 Rubel. Daraus muß man also den Schluß ziehen, daß sich die Einnahmen aus der Verstaatlichung auf höchstens die Hälfte der für sie gemachten Ausgaben belaufen. Besonders belangreich sind die Angaben der amtlichen „Prawda" über sieben verstaatlichte Fabriken, die mit 3 890 000 Rubel Kosten Waren herstellen und sie zu 2 950 000 Rubel verkaufen. Dieser Verlust ist zwar noch nicht katastrophal, aber in den vier Monaten, die gewöhnlich zwischen Herstellung und Verkauf verstreichen, fiel die Kaufkraft des Rubels um die Hälfte, so daß die Regierung in Wirklichkeit nur 1½ Millionen Rubel für Waren erzielte, die sie 4 Millionen Rubel selbst gekostet hatten. Der Mißerfolg der überstürzten Verstaatlichung in Rußland wurde durch die Unfähigkeit der Sowjets, Absatzmärkte zu organisieren, noch vergrößert. Schuld daran ist auch der völlige Zusammenbruch der Verkehrsmittel. Was ist doch beispielsweise aus der einst so blühenden Binnenschiffahrt Rußlands geworden! —

Richard Calwer, der bekannte Herausgeber der Zeitschrift „Die Konjunktur" hat den Anteil von Kapital und Arbeit am Produktionsertrag zu ermitteln gesucht und ist zu dem Ergebnis gekommen, daß sich die Lohnsumme insgesamt günstiger entwickelt hat als der Kapitalanteil. Nach seinen Berechnungen hat sich beispielsweise der Kapitalanteil in dem gesamten Produktionsertrag von 28,1% im Jahre 1905 auf 26,0% im Jahre 1907 verringert. Speziell der Kapitalanteil des Verkehrsgewerbes verringerte sich von 32,3% auf 25,6%. Der Lohnanteil stieg dagegen von 71,9% auf 74,0%. Im Verkehrsgewerbe wuchsen die betreffenden Zahlen von 67,7% auf 74,4%. Diese Beispiele ließen sich noch um viele vermehren. Jedenfalls hat sich die Lage der Arbeiterschaft unter der Privatwirtschaft von Jahr zu Jahr verbessert. Ob man dies aber nach der Sozialisierung des Wirtschaftslebens noch sagen kann, bleibt dahingestellt. Wenigstens lassen die bisher in Rußland gemachten Erfahrungen nicht darauf schließen. Ist denn nun aber die soziale Frage mit dem Uebergang des Privateigentums in den kollektiven Besitz oder, anders ausgedrückt, mit der allgemeinen Abschaffung der Kapitalwirtschaft gelöst? In der sozialen Harmonie, die nach den Ansichten der Verfechter der Sozialisierungsidee bei deren endgültigen Verwirklichung die natürliche Folge wäre, müßte der wirtschaftliche Frieden doch nun dauernd eingekehrt sein. Die gemachten Erfahrungen haben aber das gerade Gegenteil bewiesen. Man nehme nur die Berichte über die Streik- und Ausstandsbewegung in den sozialistischen Produktivgenossenschaften! Ein Schulbeispiel hierfür bietet der Streik in der Arbeiterglasbläserei von Albi in Südfrankreich. Dem Egoismus der Menschen gegenüber ist eben der Kollektivismus zum mindesten ebenso machtlos wie der Kapitalismus.

Die Saale als Schiffahrtsstraße

Neben unseren anderen Binnenwasserstraßen lenkt seit längerer Zeit auch die Saale die Aufmerksamkeit der Beteiligten in besonderer Weise auf sich. In dem Werke von Rehder „Der Nord-Süd-Kanal und das zukünftige Mitteldeutsche Kanalnetz zwischen Weser und Elbe mit Anschlüssen an die Donau und Oder und an den Main und den Rhein" wird einer Verbindung der Saale mit dem Mittellandkanal (in nördlicher Linienführung) Erwähnung getan, ausgehend von Rothensee bei Magdeburg über Staßfurt und Bernburg nach Halle. In der Denkschrift von O. Franzius (Hannover) — Denkschrift betreffend die Vollendung des Mittellandkanals durch Ausbau der Mittellinie als kürzester Verbindung der Städte Hannover, Peine, Braunschweig, Magdeburg und Berlin — ist eine ähnliche Verbindung des Mittellandkanals zur Saale geplant. Auch in der von der Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals in Braunschweig herausgegebenen Denkschrift ist die Verbindung mit der Saale behandelt. Nur soll in diesem Falle die Abzweigung vom Mittelandkanal in der Nähe von Oschersleben erfolgen, über Staßfurt Bernburg erreichen und von hier aus, dem Laufe der zu kanalisierenden Saale folgend, nach Merseburg führen, von wo der Elster-Saale-Kanal die Fortsetzung nach Leipzig herzustellen bestimmt ist. Die Denkschrift über die Kanalisierung der Saale nach Plänen der Bauingenieurfirma Havestadt & Contag ist zurzeit im Druck und hoffen wir demnächst Näheres darüber bringen zu können.

Die Saale ist neben der Havel mit den Märkischen Wasserstraßen der hauptsächlichste Nebenfluß der Elbe, ihre Hauptbedeutung liegt in ihrem Lauf von Halle abwärts bis zur Einmündung in die Elbe. Die Regulierung der Saale hat schon frühzeitig, im 12. Jahrhundert, mit dem Einbau von Wehren begonnen, wenn diese Wehre auch ursprünglich in erster Linie weniger im Interesse der Schiffahrt angelegt worden sind als vielmehr zur Ausnutzung der durch sie aufgespeicherten Wasserkräfte durch Anlage von Mühlen. Wann die ersten Schiffahrtsschleusen an der Saale zur Ausführung gelangt sind, läßt sich mit ausdrücklicher Sicherheit nicht feststellen, immerhin geben die von mir in dieser Beziehung angestellten Nachforschungen darüber einigen Aufschluß. Nach dem Elbewerk — der Elbstrom, sein Stromgebiet und seine wichtigsten Nebenflüsse — läßt sich die Schiffahrt auf der Saale geschichtlich bereits im Jahre 981 nachweisen. In diesem Jahre ist die Leiche des am 21. Mai 981 bei Corbetha gestorbenen Erzbischofs Adalbert von Magdeburg nach Giebichenstein bei Halle und von dort auf dem Wasserwege nach Magdeburg gebracht worden. Im Jahre 1127 ließ Bischof Otto von Bamberg und Apostel der Pommern auf der Messe in Halle eingekaufte Waren zu Schiff auf der Saale, Elbe und Havel nach der Mark Brandenburg und von da weiter nach Pommern schaffen. 1121 wird der ersten Mühle unterhalb Halle beim Kloster Neuwerk, welchem das Mühlenrecht und die Fischerei in der Saale verliehen war, Erwähnung getan. Diesem selben Kloster ist einige Jahrzehnte später — 1152 — vom Erzbischof Wichmann von Magdeburg das Privilegium erteilt, mit einem Schiff Salz saaleabwärts zu befördern und als Rückfracht Holz mitzubringen. Im Jahre 1366 sollen nach Ausweis einer Chronik der Stadt Calbe an der Saale bereits Schleusen in der Saale vorhanden gewesen sein. Diese Annahme ist auch bereits in das obengenannte Elbewerk übernommen, erscheint aber nicht zutreffend. Nach dem Handbuch der Wasserbaukunst von Hagen ist anzunehmen, daß manche früheren Schriftsteller die ihrer Entstehung nach viel älteren Freiarchen und vielleicht auch Wehre mit dem, was man später unter Schiffs- oder Kammerschleusen verstand, verwechselt haben, und das darf man auch wohl von dem Chronisten der Stadt Calbe, einem königlich preußischen Inspektor und Pastor Primarius, annehmen. Als wichtigste Nachricht bezüglich der Entstehung der Schiffsschleuse führt Hagen, entgegen den mannigfachen, aber nicht bestätigten Vermutungen an, daß erst Leone Battista Alberti im 10. Buch, Kapitel 12 seines Werkes „De re aedificatoria" die Kammerschleuse so genau beschreibt, daß jeder Zweifel darüber verschwindet, daß wirklich eine Kammerschleuse gemeint ist. Alberti überreichte das Buch im Jahre 1452 dem Papste Nikolaus V. Der Beginn des Baues von Kammerschleusen ist also wohl in diese Zeit zu verlegen. Somit darf die Annahme, daß im Jahre 1366 in der allerdings damals schon schiffbaren Saale Kammerschleusen bestanden haben, als zutreffend nicht angenommen werden, es wird sich vielmehr um Flutrinnen oder Schiffsdurchlässe gehandelt haben, wie sie neben den zahlreichen in der Saale vorhandenen Mühlenwehren so auch bei Calbe als für die geschichtlich nachgewiesene Schiffahrt sich als notwendig herausgestellt hatten. Da diese Flutrinnen zwar als Notbehelf für die noch in den Anfängen stehende und wenig entwickelte Schiffahrt ausreichten, so ist es andererseits erklärlich, daß man, nachdem die so überaus wichtige Erfindung der Kammerschleusen gemacht worden war, von ihr auch für den Schiffahrtsverkehr auf der Saale Gebrauch zu machen sich anschickte. Und wenn wir in der vorgenannten Chronik der Stadt Calbe die Bemerkung lesen: „Es finden sich hier in Calbe zwei Schleusen, eine alte und eine neue, die alte ist Anno 1564 zu Zeiten des Erzbischofs Joachim Friedrich Markgrafen und Kurfürsten von Brandenburg erbauet, welcher auch einigen Privatpersonen ein Privilegium, auf der Saale Schifffahrt zu treiben, ausgestellt hat", so läßt dies um so mehr, wenn man die Oertlichkeit kennt, den Schluß richtig erscheinen, daß die im Jahre 1564 bei Calbe erbaute Schleuse die erste in der Saale gewesen ist, die vermutlich am rechten Saaleufer unmittelbar neben dem Wehr gelegen hat. Hieran kann unseres Erachtens auch eine Mitteilung in der Chronik der Stadt Bernburg nichts ändern, welche lautet: „Nachdem bereits vorher die Schleusen zu Calbe und Alsleben errichtet worden waren, wurde Anno 1559 auf der Moritzburg bei Halle zwischen Markgraf Siegmund von Brandenburg als Administrator des Erzstiftes von Magdeburg und dem Fürstlichen Hause von Anhalt ein Vergleich aufgerichtet, in dem der Bau einer Schleuse bei Bernburg ausgemacht wurde mit der Bedingung, daß die Schleusen ewig bleiben und erhalten werden sollten!" Als aber bald danach durch Versandung die Schleuse bei Calbe unbrauchbar wurde und darunter auch die Bernburger Schleuse zu leiden hatte, war es Fürst Johann Georg I. von Anhalt, der 1603 die von Magdeburg versprochenen Ausbesserung der Schleuse stark „urgierte", was dazu führte, daß „der ewige Vergleich" Anno 1605 zu Calbe erneuert wurde. Die Chronik von Calbe begründet die Erbauung der ersten Schleuse im Jahre 1564 damit, daß in der richtigen Erkenntnis der billigeren Verfrachtung des von Halle kommenden Salzes und des aus dem Binnenlande stammenden nach der Elbe bestimmten Getreides auf dem Wasserwege und weil die Saale in ihrem natürlichen Zustande einen allzeit leistungsfähigen Wasserweg nicht darbot und den Fahrzeugen nicht zu allen Zeiten zu verkehren gestattete, bereits der oben aus der Bernburger Chronik erwähnte Markgraf Siegmund zu Brandenburg die Schleusen zu Calbe und Alsleben für den Schiffahrtsbetrieb im Jahre 1564 eröffnen ließ und auch den Fürsten von Anhalt veranlaßte, zu derselben Zeit eine Schleuse bei Bernburg zu erbauen. Die in der Bernburger Chronik enthaltene Nachricht, daß die Schleusen bei Calbe und Alsleben bereits erbaut gewesen seien, wird so aufzufassen sein, daß die Schleusen 1559 beschlossen oder bereits im Bau begriffen gewesen sind und daß der Fürst von Anhalt veranlaßt wurde, im Zusammenhange hiermit auch eine Schleuse zu Bernburg erbauen zu lassen. Jedenfalls sind dem Chronisten zufolge die ersten Schleusenanlagen, in Holz und mit geringer Erfahrung ausgeführt, nicht besonders zweckmäßig und standsicher gewesen und haben zu vielen Stockungen und Unterbrechung der Schiffahrt Veranlassung gegeben. Anfang 1600 hat man durch Ausbesserungen aller Art zu helfen versucht, bis 1625 durch „einfallender Kriegswehren" die Schiffahrt abermals „ins Abnehmen gerathen" und „bi Anno 1650 hat erliegen müssen". Nach Beendigung des Dreißigjährigen Krieges ist man dem Wiederaufbau der Schiffahrtseinrichtungen wieder nähergetreten und die Calber Chronik gibt hierüber den näheren Aufschluß, daß der König von Preußen, Friedrich III., Markgraf und Kurfürst zu Brandenburg, an Stelle der im Jahre 1564 erbauten alten Schleuse im Jahre 1695 eine neue Schleuse hat erbauen lassen, welche teils aus neuen Steinen, teils aus den Quadern des in der Nähe gelegenen Klosters Gottesgnaden, das im Dreißigjährigen Kriege zerstört worden war, hergestellt worden ist. Diese Schleuse besteht noch heute als Ruine und ist zum großen Teil zugeschüttet. Heute wird die Schiffahrt bei Calbe durch die unweit der obenerwähnten alten liegende am 1. Mai 1891 dem Betriebe übergebene neue Schleuse geleitet. Wir wollen im übrigen nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß nach der alten mehrfach genannten Chronik der Stadt Calbe auch in frühen Zeiten bereits auf der schiffbaren Saale von den durchfahrenden Schiffsgefäßen und ihren Ladungen Abgaben erhoben worden sind. Der Verkehr hat im Laufe der Jahrhunderte infolge des planmäßigen Ausbaues der Saale naturgemäß eine wesentliche Steigerung erfahren, und die auf der Saale verkehrenden Fahrzeuge haben heute Tragfähigkeiten von 220 bis 400 Tonnen. Der Schiffahrtsbetrieb ist durch die Einführung der Kette bedeutend erleichtert. Nach den statistischen Mitteilungen der Handelskammer zu Halle an der Saale sind im Jahre 1913 und in den Vorjahren an der am weitesten stromab gelegenen Calber Schleuse durchgegangen:

Beladene Kähne und Dampfer

Jahr	Verkehr zu Berg			Verkehr zu Tal		
	Anzahl d. Fahrzeuge	Tragfähigkeit t	Ladegewicht t	Anzahl d. Fahrzeuge	Tragfähigkeit t	Ladegewicht t
1913	1172	386 803	211 006	2146	721 139	507 275
1912	1134	732 485	199 926	2179	738 415	497 830
1911	963	575 766	160 959	1720	577 404	350 155
1910	1147	686 535	218 742	2048	678 848	504 597
1909	951	532 469	178 429	1671	540 316	358 986
1908	682	325 231	161 070	1446	487 133	354 520

Während in den früheren Jahrhunderten die auf der Saale beförderten Güter in der Hauptsache aus Salz bestanden, sind es heutzutage vorzugsweise im Bergverkehr Getreide und landwirtschaftliche Erzeugnisse aller Art, Holz, Bretter, Stein- und Braunkohlen, Metalle, Maschinen und Maschinenteile, Fische und Nahrungsmittel; zu Tal Getreide, Mehl, Kartoffeln, Zucker, Zuckerrüben, Zwiebeln, Ton, Zement, Mauer- und Bruchsteine, Salz, Papier und Pappe. Düsing.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Haftpflicht des Dampfer-Steuermanns.

In Havereiprozessen ist es jetzt vielfach üblich, nicht nur den Schiffseigner, welcher für den durch seine Schiffsbesatzung angerichteten Schaden gemäß § 2 B.-Sch.-G. verantwortlich ist, zu verklagen, sondern auch noch den Kapitän oder Kahnsteuermann des schadenstiftenden Dampfers bzw. Kahnes. Der Grund ist natürlich nur der, der Gegenpartei einen Zeugen zu entziehen; denn Ersatz des — häufig sehr hohen — Schadens wird in den meisten Fällen nicht zu erlangen sein. Neben dem Kapitän ist auch schon der Dampfer-Steuermann mitverklagt worden. Die Frage ist die, ob die selbständige Verantwortung des Steuermanns, wenn der Kapitän den Dampfer führt, so weit geht, daß er auch noch neben dem Kapitän zur Haftung für den Schaden herangezogen werden kann.

Eine derartige Haftung würde insbesondere dann in Frage kommen können, wenn es sich um ein Handsteuer handelt, welches sich am Hinterende des Dampfers befindet, der Steuermann also zirka 30 Meter vom Kapitän entfernt ist. Hieraus könnte man auf eine größere Selbständigkeit des Handels schließen, größer, als wenn der Steuermann seinen Platz dicht neben dem Kapitän auf der Kommandobrücke hat. Der Steuermann hat im allgemeinen dieselbe Prüfung abgelegt wie der Kapitän, ihm obliegt auch die Vertretungsbefugnis des Kapitäns. Bei der Prüfung hat er durch Handschlag das Gelöbnis abzugeben, die Strompolizeiordnung und die gesetzlichen Vorschriften zu befolgen. Es ist nun hieraus gefolgert worden, daß der Steuermann berechtigt sei, entgegen den Anordnungen des Kapitäns zu handeln, wenn nach seiner Ansicht der Befehl des Kapitäns falsch war. Tut dies der Steuermann nicht, führt er also die — auch unrichtigen — Anordnungen des Kapitäns aus, so ist er im Schadensfalle wegen Uebertretung des § 3 der Elbstrompolizeiverordnung haftpflichtig, da auch er darauf zu achten hat, daß gegenseitige Beschädigungen vermieden werden.

Diese Ausführungen zur Begründung einer Haftpflicht des Steuermanns sind nicht stichhaltig. Führt er den Dampfer in Vertretung des Kapitäns, dann kommt selbstverständlich eine Haftpflicht in Frage, sonst aber nicht. Schon aus § 8 der Additionalakte für die Elbe vom 13. April 1844 ergibt sich, daß der Steuermann, ebenso wie die gesamte Dampferbesatzung, dem Kapitän unterstellt ist. In Uebereinstimmung mit dieser grundlegenden Vorschrift führt § 46 der St.-P.-O. für die Elbe aus, daß dem Schiffsführer in allem, was das Fahrzeug selbst, dessen Leitung, Erhaltung, Ladung usw. angeht, der Oberbefehl über die Mannschaft zusteht und daß die Mannschaft verpflichtet ist, den vom Schiffsführer in jenen Beziehungen erteilten Anordnungen ohne Widerspruch Folge zu leisten. Der Steuermann gehört zur Schiffsmannschaft (§ 21 B.-Sch.G.), ist also dem Schiffsführer unterstellt und hat lediglich dessen Anordnungen nachzukommen. Ist das Steuerrad auf dem Hinterschiff angeordnet, so erteilt der Kapitän von seinem erhöhten Führerstand in der Mitte des Dampfers dem Steuermann durch Zuruf, Handbewegung oder durch Signalpfeife seine Befehle.

Der Steuermann ist weder berechtigt noch verpflichtet, von den Befehlen des Kapitäns abzuweichen, selbst wenn er Maßnahmen desselben für unrichtig erkannt hat oder hätte erkennen müssen. Der Steuermann kann auch niemals den § 3 St.-P.-O. für die Elbe übertreten; denn dieser macht nur den F ü h r e r eines Fahrzeuges verantwortlich, trifft also nur den Kapitän. Der Steuermann setzt sich durch Ausführung der von ihm als falsch erkannten Anordnung des Kapitäns auch nicht in Widerspruch mit seiner im Schifferpatent zum Ausdruck gebrachten Angelobung, das seiner Leitung anvertraute Fahrzeug mit aller Sorgfalt und Umsicht zu führen, da ihm ja das Schiff nicht anvertraut ist, solange der Kapitän es selbst führt.

Daß eine Haftpflicht des Dampfersteuermanns nicht in Frage kommen kann, führt auch ein rechtskräftiges Urteil des Landgerichts Torgau vom 9. November 1916 — 3084/16 — im wesentlichen unter obiger Begründung aus.

Dr. G r o b l e b e n, Dresden.

Transportverträge und Prospektbestimmungen.

Das Transportwesen zeichnet sich dadurch aus, d a ß f a s t s t e t s d i e g e s e t z l i c h e n B e s t i m m u n g e n d u r c h v e r t r a g l i c h e V e r e i n b a r u n g e n a b g e ä n d e r t w e r d e n. Jede e i n s e i t i g e A b ä n d e r u n g von gesetzlichen oder vereinbarten Vertragsbestimmungen i s t r e c h t l i c h u n z u l ä s s i g, und was im kaufmännischen Leben längst von der Rechtsprechung anerkannt ist, daß z. B. Vermerke auf Fakturen usw. wirkungslos sind, muß auch vom Transportwesen gelten.

Um von vornherein eine Grundlage für die abzuschließenden Transportverträge zu schaffen, hat sich der Brauch herausgebildet, bereits im Prospekt die näheren Transportbedingungen zugunsten des Transportunternehmers abzuändern.

Es dürfte nicht ohne Interesse sein, die rechtliche Bedeutung solcher Prospektbestimmungen zu erörtern.

Die Zusendung eines Prospektes ist zunächst ohne einen rechtlichen Inhalt. Es liegt noch kein Vertragsangebot darin, sondern nur eine tatsächliche Mitteilung, unter welchen Bedingungen die Zusendefirma Transportverträge abzuschließen bereit ist, ein Angebot auf Transportübergabe auf Grund des übersandten Prospektes, d. h. ein Angebot, das nicht an sich bindend ist, sondern es erst durch Annahme werden soll.

Wenn jemand nun auf Grund eines Prospektes einen Transportauftrag erteilt, so kann diesem Auftrag zweierlei zugrunde liegen. Es ist möglich, daß er, veranlaßt durch den Prospekt, d a s s e l b s t ä n d i g e A n g e b o t eines Vertrages macht, welcher m i t d e m P r o s p e k t w e i t e r n i c h t s z u t u n h a t. Es ist aber auch möglich, daß sich d e r A u f t r a g a u f d e n P r o s p e k t b e z i e h t, daß d e r K a t a l o g z u r G r u n d l a g e d e s V e r t r a g e s g e m a c h t wird und der Transportauftrag nur die näheren Bestimmungen des bestellten Gegenstandes enthält.

Es ist vielfach üblich, in Prospekten nicht nur reine Angebote zu machen, sondern zugleich nähere Bestimmungen über einen etwa zu schließenden Vertrag, z. B. über Erfüllungsort, Klageort, Haftung für während des Transportes abhanden kommende oder schadhaft werdende Güter, usw.

Enthält ein Transportauftrag über die Nebenbestimmungen eines Vertrages irgendeine einzelne, bestimmte Abmachung, so daß daraus zu ersehen ist, daß nur das im Auftrage Enthaltene dem Vertrage zugrunde gelegt werden soll, nicht aber die Prospektbestimmungen, so dürfte kein Zweifel sein, daß die ganzen Prospektbestimmungen, und nicht etwa die einzelnen, welche besonders erwähnt sind, ausgeschlossen werden sollen.

Wenn etwa ein Prospekt über d i e F r a c h t f ü h r e r h a f t u n g e i n g e h e n d e B e d i n g u n g e n e n t h ä l t, die Frist für die Transportausführung genau regelt, über Erfüllungsort, Klageort usw. Bestimmungen enthält, und e r t e i l t d a n n j e m a n d e i n e n A u f t r a g, d e r i n m e h r e r e n P u n k t e n v o n d e n P r o s p e k t b e s t i m m u n g e n g a n z a b w e i c h t, s o w i r d m a n a n n e h m e n m ü s s e n, d a ß e r ü b e r h a u p t n i c h t a u f G r u n d d e s P r o s p e k t e s, also auch nicht unter den Bedingungen des Prospektes a b s c h l i e ß e n w i l l. Der Prospekt war für ihn der Anlaß, ein ganz neues Angebot zu machen, und wo es an besonderen Vereinbarungen fehlt, darf der Transportunternehmer nicht auf die Prospektbedingungen zurückgreifen, sondern muß d i e a l l g e m e i n e n g e s e t z l i c h e n B e d i n g u n g e n gegen sich gelten lassen, wenn nicht etwa noch nachträglich die Prospektbedingungen dem Vertrage zugrunde gelegt worden sind.

Anders dagegen, wenn überhaupt nichts erwähnt ist. Wird jemandem ein Prospekt eines Spediteurs, Schiffahrtsunternehmers od. dgl. zugesandt oder bestellt er u n t e r B e z u g a u f e i n e n b e s t i m m t e n P r o s p e k t e i n e n T r a n s p o r t, so liegt in dieser Aeußerung, daß er d i e s ä m t l i c h e n P r o s p e k t b e s t i m m u n g e n — a u c h w e n n e r s i e n i c h t g e l e s e n h a b e n s o l l t e, falls sie nur hinreichend auffallend sind — d e m V e r t r a g e z u g r u n d e g e l e g t z u h a b e n w ü n s c h t, und es kommen dann nicht die allgemeinen Grundsätze, sondern die Grundsätze des Prospektes allein zur Anwendung.

Die Frage ist nicht zweifelsfrei, jedoch hat sich das Reichsgericht kürzlich auf den gleichen Standpunkt gestellt, in einem Falle, in dem eine Maschine auf Grund eines Kataloges bestellt war, welcher über den Erfüllungsort Bestimmungen enthielt. (Urteil vom 17. Oktober 1912, VII. 241/12, veröffentlicht im „Recht" 1913 Nr. 12.) Eine Transportfirma kann sich daher in ähnlichen Fällen ihren Kunden gegenüber auf Prospektbestimmungen berufen, muß sich allerdings auch von ihren Bestellern gefallen lassen, daß zu ihrem Nachteil Prospektbestimmungen gegen sie geltend gemacht werden.

Dr. jur. E c k s t e i n.

Regressklage eines Reeders, der wegen Unfalls eines Schauermanns im Auslande zum Schadenersatz verurteilt wurde, gegen seine Versicherungsgesellschaft

Urteil des Reichsgerichts vom 14. März 1919.

sk. L e i p z i g, 14. März. (Nachdruck verboten.) Der Reeder K. in Bremen war in Holland zum Schadensersatz verurteilt worden, weil auf einem seiner Schiffe im Hafen von Rotterdam ein holländischer Schauermann S. tödlich verunglückt war. S. war in die Wanten gestiegen, um das Kontragewicht des Ladebaums, der zum Entlöschen des Schiffes in Tätigkeit treten sollte, am Mast zu befestigen. Hierbei stürzte er ab, und zwar, wie die holländischen Gerichte annahmen, weil die Wanten nicht widerstandsfähig genug waren. K. war nun bei der Oberrheinischen Versicherungsgesellschaft in Mannheim für die Zeit vom 8. Dezember 1912 bis 8. Dezember 1922 gegen Haftpflicht versichert, und verlangt von dieser in Höhe von 12 000 Mark entschädigt zu werden. Als dies abgelehnt wurde, erhob er Klage in diesem Sinne. Die Beklagte berief sich auf den § 6 II der Allgemeinen Versicherungsbedingungen, wonach die Haftung ausgeschlossen sein sollte wegen der im Auslande eintretenden Unfälle, wenn sie nicht als Betriebsunfälle im Sinne der deutschen Unfallversicherungsgesetze anzusehen oder ausdrücklich in die Versicherung einbezogen sein sollten. Nun enthielt die Police allerdings eine Klausel, welche besagte, daß Haftpflichtansprüche wegen der

im Auslande vorkommenden Schäden ohne weiteres als versichert gelten sollten, mit Ausnahme der beim Löschen und Laden vorkommenden und nicht als Betriebsunfälle im Sinne der deutschen Gesetze anzusehenden Fälle. Die Beklagte meinte aber, daß hier eine solche Ausnahme vorgelegen habe, da S. als Ausländer nicht einen Betriebsunfall im Sinne der deutschen Gesetze erlitten habe. Indessen gab sowohl das Landgericht Bremen wie auch das Oberlandesgericht Hamburg der Klage statt, letzteres aus den folgenden Gründen:

Es ist nicht zu bestreiten, daß der Unfall beim Löschen geschehen ist. Hierzu gehört nämlich nicht allein das Fortbewegen der Kolli unmittelbar, sondern jede Tätigkeit, welche darauf gerichtet ist, die Ladung aus dem Schiff herauszubringen. Das Anbringen der Löschgeräte im Takelwerk verfolgt diesen Zweck und gehört deshalb zum Löschen. Es bleibt sodann der Begriff des Betriebsunfalls zu untersuchen. Die Beklagte wollte zuerst die Annahme eines solchen von der Feststellung einer strafbaren Fahrlässigkeit des K. abhängig machen, hat aber diesen Standpunkt später selber aufgegeben. Auch ihr jetziger Standpunkt, daß Unfälle der Schiffsbesatzung beim Löschen nur dann versichert sein sollten, wenn sie die Schiffsbesatzung, welche den deutschen Versicherungsgesetzen unterliegt, betreffen, ist nicht haltbar, denn gegen diese Haftung war K. bereits durch den allgemeinen Inhalt der Police versichert, es hätte also dieser besonderen Klausel nicht bedurft. Die allein richtige Auslegung ist die, daß Unfälle beim Löschen versichert sind, sobald sie, wenn im Geltungsbereich der deutschen Gesetze geschehen, von diesen als Betriebsunfälle angesehen würden. Es kann aber keinem Zweifel unterliegen, daß der Tod des S. im Geltungsbereich des deutschen Rechtes als Betriebsunfall zu betrachten wäre. Der Klage war deshalb stattzugeben.

Gegen diese Entscheidung legte die Beklagte Revision ein, welche jedoch vom Reichsgericht zurückgewiesen wurde. (Aktenzeichen VII. 378/18.) Dr. jur. C. Klamroth.

Kleine Mitteilungen

Den „Hamburger Beiträgen" (Nr. 674 vom 1. März d. J.) entnehmen wir über „Deutsche Schiffahrt und Nationalfarben" folgende Ausführungen:

Deutsche Schiffahrt und Nationalfarben.

-St- Der Staatenausschuß schlägt der Nationalversammlung bekanntlich die Aenderung der deutschen Nationalfarben schwarz-weiß-rot in schwarz-rot-gold vor. Es dürfte für die breite Oeffentlichkeit von großem Interesse sein, zu erfahren, daß der Kriegsausschuß der Deutschen Reederei — die maßgebende wirtschaftliche Gesamtvertretung der deutschen Seeschiffahrt — in einer telegraphischen Eingabe an den Staatenausschuß und an die Nationalversammlung die dringende Bitte ausgesprochen hat, eine Aenderung der deutschen Nationalfarben nicht eintreten zu lassen. Die Gründe, die die erwähnte bedeutende Wirtschaftsorganisation anführt, sind teilweise ideeller, teilweise praktischer Art. In erster Linie machen die deutschen Reedereien geltend, daß eine Aenderung der deutschen Farben in den Augen des Auslandes den Eindruck einer Selbstentwürdigung machen wird. Man hat dabei zu berücksichtigen, daß die Beweggründe, die innerhalb der deutschen parlamentarischen Kreise vielleicht für eine Aenderung der Nationalfarben sprechen mögen, im Ausland durchaus nicht im vollen Umfange verstanden werden. Die Farben Schwarz-Rot-Gold sind in ihrer Bedeutung dem Auslande keineswegs bekannt; das Verschwinden der Farben Schwarz-Weiß-Rot und das Neuauftauchen einer bisher unbekannten deutschen Flagge wird unzweifelhaft das Ausland in der Meinung bestärken, das die Grundlagen des bisherigen deutschen Ansehens im Auslande, auf denen die ungeheure Entwicklung der deutschen Wirtschaftskraft, des deutschen Handels und der deutschen Schiffahrt aufgebaut war, zerstört sind und daß das deutsche Volk gewissermaßen ganz „von Neuem anfängt". Durchaus verfehlt ist auch die Meinung, daß die bisherigen deutschen Farben die „preußische Hegemonie" verdeutlicht hätten; im Ausland hat zweifellos beim Betrachten der Flagge niemals jemand daran gedacht. Wohl aber ist die schwarz-weiß-rote Flagge geradezu das Sinnbild der in vierzigjährigem Fleiß aufgestiegenen deutschen Wirtschaft. Ihr Verschwinden würde das Anerkenntnis des Zusammenbruches und damit auch den Verzicht auf den Wiederaufbau zum Ausdruck bringen. Wie wir hören, betont der Kriegsausschuß der Deutschen Reederei in seiner Eingabe, daß nach seiner Meinung die Regierungsfarben nichts mit der Regierungsform zu tun haben. Wenn seinerzeit bei der republikanischen Revolution in Lissabon die portugiesischen Farben der Monarchie geändert wurden, so sollte dieses Beispiel für Deutschland nicht maßgebend sein. Wir möchten uns der Meinung anschließen, daß es des deutschen weltwirtschaftlichen Fleißes würdiger ist, sich unter der schwarz-weiß-roten Flagge wieder emporzuarbeiten als unter dem mißverständlichen Sinnbild neuer Nationalfarben den falschen Eindruck eines neu in die Weltwirtschaft eintretenden Faktors zu erwecken.

Neben diesen mehr ideellen Gesichtspunkten betont der Kriegsausschuß der Deutschen Reederei, daß vom seemännischen Standpunkt erhebliche Bedenken gegen eine schwarz-rot-goldene Nationalflagge zu erheben sind. Eine Flagge auf See zu führen, die einen goldenen Streifen hat, ist bekanntlich praktisch unmöglich. An die Stelle des goldenen Streifens, der durch die Witterungseinflüsse in wenigen Stunden schwarz werden würde, müßte sich ein gelber Streifen einbürgern. Die deutsche Flagge würde dann, wenn auch quergestreift, der gleichfarbigen, längsgestreiften belgischen Flagge ähnlich sehen — eine nicht gerade erfreuliche Parallele. Die schwarz-rot-gelbe Flagge hat aber weiterhin den Nachteil, daß sie auf größere Entfernungen nicht — wie der Seemann sich ausdrückt — „klar auszumachen" ist. Es sind Farben, die in der Ferne leicht verwischen. Die Eingabe des Kriegsausschusses der Deutschen Reederei hebt daher mit Recht hervor, daß die Aenderung der Nationalflagge von ungünstigem Einfluß sein kann auf die Sicherheit und Pünktlichkeit des deutschen Seeverkehrs und Schwierigkeiten bei Bergungs- und Hilfeleistungsfällen herbeiführen könnte. Die Eingabe schließt daher mit dem Wunsch, daß für den Fall, daß die Einführung einer neuen Nationalflagge für unumgänglich gehalten werden sollte, die schwarz-weiß-rote Flagge als Handelsflagge der deutschen Republik beibehalten wird.

Da eine unumgängliche Notwendigkeit für die Aenderung der deutschen Nationalfarben kaum vorliegen dürfte, wollen wir hoffen, daß die alte schwarz-weiß-rote Flagge, die unserem Volk seit 1870 auch in fernen Meeren in Glück und Unglück vorangetragen worden ist, und unter der sich der vielbeneidete Aufstieg unseres Vaterlandes zu wirtschaftlicher Geltung vollzogen hat, auch in Zukunft das Wahrzeichen deutschen Besitzes und deutschen Fleißes sein möge.

Das Telegramm des Kriegsausschusses der Deutschen Reederei in obenerwähnter Angelegenheit lautet:

Nach Zeitungsmeldungen soll beabsichtigt sein, die deutschen Nationalfarben in Schwarz-Rot-Gold zu ändern.

Namens der deutschen Seeschiffahrt bitten wir dringend, von der Durchführung dieses Beschlusses abzusehen, da eine Aenderung der deutschen Nationalfarben, die unseres Erachtens nicht das geringste mit der Staatsform des Reiches zu tun haben, im Ausland als eine Selbsterniedrigung ausgelegt werden würde. Ein Verschwinden der schwarz-weiß-roten Flagge von den Masten unserer Schiffe würde in allen Welthäfen als eine Art Selbstentäußerung ausgelegt werden und unserer Meinung nach weitere Einbuße an Ansehen und wirtschaftlichem Einfluß bedeuten. Schwarz-Rot-Gold kommt für die Seeschiffahrt nicht in Frage, da ein goldener Streifen sehr bald durch die Seeluft geschwärzt würde. Die Farben Schwarz-Rot-Gelb sind aber auf größere Entfernungen auf See schwer zu erkennen. Damit würden die nautischen Arbeitsverhältnisse der deutschen Schiffahrt höchst ungünstig beeinflußt werden. Denn mit der Sicherheit der Flagge hängen Fragen der Hilfeleistung, Bergung und vor allem der rechtzeitigen Meldung von Schiffsbegegnungen, kurzum der gesamten Pünktlichkeit und Sicherheit des Seeverkehrs zusammen. Für den Fall, daß eine Aenderung der Nationalfarben für völlig unumgänglich gehalten wird, bitten wir den Ausweg zu wählen, daß dann die bisherige schwarz-weiß-rote Flagge als Seehandelsflagge beibehalten wird. R.

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Dezember 1918. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Dezember 1918:

Die gleichen Störungen in der Neckarschiffahrt wie im Vormonat bestehen auch für den Monat Dezember. In der ersten Hälfte des Monats machten sich Schwierigkeiten durch Niederwasser und später durch zu hohen Wasserstand geltend. In den Fabrikanlagen mußten stellenweise Arbeiter entlassen werden. Arbeitslosigkeit kann bis jetzt noch nicht gemeldet werden.

Ueber die Verkehrsverhältnisse auf der Elbe wird berichtet: Die Witterungs- und Wasserverhältnisse gestatteten die ungestörte Aufrechterhaltung des Schiffahrtsbetriebes während des ganzen Monats Dezember. Der Wasserstand besserte sich in der zweiten Monatshälfte infolge der anhaltenden Niederschläge durchgängig, so daß eine vollschiffige Ausnutzung der Fahrzeuge möglich war. Allerdings war der letztere Umstand für die Schiffahrt weniger von Bedeutung insofern, als an und für sich schon ein Ueberangebot an Schiffsraum vorhanden war. Demgegenüber haben die Güterzufuhren im Verhältnis zu den früheren Monaten nachgelassen. Es ist dies hauptsächlich durch den immer größer werdenden Mangel an Eisenbahntransportmitteln verursacht worden, wodurch die Ueberführung von Gütern nach den Umschlagsplätzen mehr und mehr eingeschränkt werden mußte. Dieser Umstand hat sich auch hinsichtlich der Verschiffungen über die sächsischen Umschlagsplätze bemerkbar gemacht, so daß hier ebenfalls ein Ausfall festgestellt werden muß.

Die Kohlenverladungen von Böhmen haben inzwischen ganz aufgehört. Auch für den Schiffahrtsbetrieb sind Bunkerkohlen von Böhmen nicht mehr geliefert worden.

Da auch sonst aus den bekannten Ursachen allgemein Kohlennot herrscht, war die Aufrechterhaltung des Schiffahrtsbetriebes in dieser Beziehung nur unter großen Schwierigkeiten und Opfern möglich, und wird dieser schließlich noch ganz in Frage gestellt, wenn die Versorgung mit den erforderlichen Bunkerkohlen nicht schleunigst geregelt wird.

Auf den Märkischen Wasserstraßen konnte der Schiffahrtsbetrieb während des ganzen Monats Dezember durchgehalten und in das neue Jahr hinübergeleitet werden. Die Beschäftigung der regelmäßigen Eilgutdampferlinien war fortgesetzt rege. Der Verkehr in Massengütern war schwankend. Lebhaft waren die wasserwärtigen Zufuhren von Ruhrkohlen und Koks über Hamburg nach Berlin. Dagegen ließen die Zufuhren oberschlesischer Kohlen zu wünschen übrig, nachdem die Förderung zurückging und auch die Wagengestellung der Eisenbahnen knapper wurde. Dieser Umstand hat in erheblichem Maße auch auf das Umschlagsgeschäft an den Märkischen Wasserstraßen eingewirkt. Vom neuen Jahre ab sind die Schiffahrtsabgaben für die Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder auf das Doppelte erhöht, hierdurch und durch andere Umstände machen sich Frachterhöhungen notwendig. Hinsichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse ist zwischen dem Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt und dem Transportarbeiterverband bzw. Maschinistenverband ein bis 31. März 1919 laufendes Provisorium abgeschlossen worden, welches Abmachungen über Arbeitszeit und Sonntagsruhe, ebenso erhöhte Löhne und Vergütungen für Ueberstunden enthält. Dem Demobilmachungsamt sind verschiedene Vorschläge zur größeren Nutzbarmachung der Binnenschiffahrt, u. a. durch beschleunigte Herrichtung stilliegender Fahrzeuge, unterbreitet worden.

Die Lage der Binnenschiffahrt im Januar 1919. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Januar 1919:

Für die Rheinschiffahrt wird berichtet, daß der Hochwasserstand sehr langsam zurückging. Die Großreedereien, die den Betrieb ab Ruhrhäfen eingestellt hatten, haben allmählich denselben wieder aufgenommen. Das Hochwasser hatte der Schiffahrt große Schwierigkeiten auferlegt, doch konnte der Verladebetrieb an den modernen Kippern während der ganzen Hochwasserperiode zur Not aufrecht erhalten werden. Als Mitte des Betriebsmonats der ständig fallende Wasserstand der Ausübung der Schiffahrt keine Hindernisse bereitete, wurde das Verladegeschäft argen Hemmungen unterworfen, weil die Ankünfte in den hiesigen Häfen infolge der vielen Bergarbeiterstreiks täglich geringer wurden. Es herrschte Ueberfluß an Laderaum und Schleppkraft, so daß Frachten und Schlepplöhne gedrückt wurden, obwohl die erneute bedeutende Erhöhung der Kohlenpreise wesentlich höhere Schlepplöhne rechtfertigen würde. Gegen Ende des Monats haben die Arbeiterbewegungen der Ruhrkohlenzechen etwas nachgelassen, doch wurde der Versand von den Zechen durch großen Wagenmangel beeinträchtigt, so daß die Kohlennot immer größer auftrat. — Die Mainschiffahrt war trotz guten Wasserstandes auch nicht besonders lebhaft. Die Anfuhren in Rotterdam sind belangreicher gewesen als in den Vormonaten, einige Kähne mit Lebensmitteln für die linke Rheinseite sind zu guten Frachten in Rotterdam abgefertigt worden. Im übrigen ist der Verkehr auf dem Rhein durch die Vorschriften der feindlichen Besatzungsbehörden, die eine wesentliche Einschränkung des Güterverkehrs zwischen linkem und rechtem Rheinufer und auch sonst erhebliche Erschwerungen der Schiffahrt zur Folge hatten, außerordentlich eingeschränkt, so daß die Rheinschiffahrtsbeteiligten der nächsten Zukunft mit großer Sorge entgegensehen.

Der Betrieb der Neckarschiffahrt konnte, mit Ausnahme von Störungen durch Hochwasser während einiger Tage anfangs Januar, im ganzen Monat Januar wieder ausgeführt werden. Ob die gegenwärtig eingetretene Kälte ein Einstellung der Schiffahrt mit sich bringen wird, kann noch nicht sicher beurteilt werden. Die Frachtmeldungen an Kohle und Koks bergwärts sind ohnedies nur mäßig vorhanden. Die durch die fast gänzliche Einstellung der Fabrikanlagen arbeitslos gewordenen Arbeiter sind zum großen Teil in ihre Heimat zurückgekehrt, die noch vorhandenen Einheimischen werden zum größten Teil von der Gemeinde beschäftigt.

Ueber die Verkehrsverhältnisse auf der Elbe wird berichtet: Angesichts des für diese Jahreszeit außergewöhnlich milden Wetters konnte der Schiffahrtsbetrieb während des Monats Januar ungestört aufrecht erhalten werden. Erst in den letzten Tagen trat infolge der zunehmenden Kälte Eisgang auf der Elbe ein, der die Einstellung des Betriebes bedingte. Der Wasserstand der Elbe, welcher zu Anfang des Monats noch hochwasserartig war, ging im Laufe des Monats andauernd zurück, doch blieb er für die Schiffahrt durchgängig günstig. Am Monatsschluß war der Wasserstand ein wenig unter Vollschiffigkeit gesunken. Die Verschiffungen sind aus allgemein bekannten Gründen (Wagennot, verschärfte Blockade usw.) immer weiter zurückgegangen, so daß der Ueberfluß an Kahnraum immer größer wurde. Zu alledem hörte die Lieferung der nötigen Bunkerkohlen vollständig auf und es mußte infolgedessen auch der Schleppbetrieb eingestellt werden. Erst nach langen Bemühungen ist es gelungen, böhmische Braunkohlen für Bunkerzwecke wieder frei zu bekommen, so daß der Schiffahrtsbetrieb nach einer Unterbrechung von etwa 14 Tagen wieder aufgenommen werden konnte.

Auf den Märkischen Wasserstraßen konnte der Schiffahrtsbetrieb fast während des ganzen Monats Januar aufrechterhalten werden. Erst in den letzten Tagen begannen Störungen durch Frost, die schließlich zur Einstellung des Betriebes führten. Die Ankünfte in Ladungen waren infolge des Bergarbeiterstreiks sehr mäßig; die Verladungen in der Mark selbst hatten ebenfalls keinen großen Umfang. Die Eilgutdampferlinien waren eingermaßen gut beschäftigt. Die milde Witterung wurde auch benutzt, um viel Leerraum nach der Elbe und Oder zu bringen. — Hinsichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse ist auch zwischen dem Verein der Dampfschiffsbesitzer und dem Transportarbeiter- und Maschinistenverband ein Abkommen getroffen worden, welches bis zum 31. März 1919 läuft und dem Provisorium des Arbeitgeberverbandes gleicht, aber in einigen Punkten Ergänzungen enthält, die der Eigenart des Betriebes der Einzeldampferbesitzer gerecht werden. Gegen Ende des Monats hat eine neue Mannschaftsorganisation den Reedereibetrieben neue und erhöhte Forderungen vorgelegt. — In Berlin hat sich ein Verein zur Förderung der Interessen der Privatschiffahrt gebildet und ferner hat die Schiffahrtsabteilung beim Chef des Eisenbahnwesens auf Grund der Bundesratsverordnung vom 18. August 1917 einen Schifferbetriebsverband der Märkischen Wasserstraßen in Berlin errichtet, der am 15. Februar 1919 ins Leben trat.

Regelung der Arbeitszeit der Angestellten. Durch Verordnung des Reichsministeriums für die wirtschaftliche Demobilmachung vom 18. März 1919, die am 1. April 1919 in Kraft tritt, ist für die Dauer der wirtschaftlichen Demobilmachung bestimmt worden, daß die regelmäßige tägliche Arbeitszeit der Angestellten ausschließlich der Pausen 8 Stunden nicht überschreiten darf. Etwaige Verkürzung an den Vorabenden der Sonn- und Festtage, kann auf die übrigen Werktage verteilt werden. Bei mehr als sechsstündiger Arbeitszeit besteht Anspruch auf eine mindestens halbstündige Pause. Endet die Arbeitszeit nach 4 Uhr nachmittags, so muß die Pause für die Angestellten, die außerhalb der Arbeitsstätte ihre Hauptmahlzeit einnehmen, mindestens 1½ Stunde betragen. Nach beendeter Arbeitszeit ist eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 11 Stunden zu gewähren. Arbeitszeit und Pausen sind mit dem Angestelltenausschuß festzulegen und durch Aushang bekanntzumachen. Die Bestimmungen finden keine Anwendung auf Arbeiten in Notfällen, im öffentlichen Interesse und zur Verhütung des Verderbens von Waren oder des Mißlingens von Arbeitserzeugnissen. Für solche Fälle ist jedoch ein Verzeichnis zu führen. An 20 vom Arbeitgeber zu bestimmenden Tagen kann Beschäftigung bis zu 10 Stunden täglich und bis 10 Uhr abends erfolgen. Bei Betriebsstörungen können die Aufsichtsbeamten (Gewerbeaufsichtsbeamte) Ausnahmen zulassen. Ferner ist es zulässig, Arbeitszeit und Ueberstunden durch Tarifvertrag zu regeln und in diesem vorzusehen, daß an die Stelle des Achtstundentages die 48stündige werktägige Wochenarbeitszeit oder die 96stündige werktägige Doppelwochenarbeitszeit tritt. Auch können im Tarifvertrag 30 Ueberarbeitstage vorgesehen werden. Offene Verkaufsstellen (ausgenommen Apotheken) dürfen nur von 7 Uhr morgens bis 7 Uhr abends geöffnet sein; jährlich sind höchstens 20 Ausnahmetage zugelassen.

Betroffen werden alle Angestellten, die mit kaufmännischen Diensten beschäftigt sind, insbesondere Handlungsgehilfen; ferner technische Angestellte, sofern sie nicht zu den gewerblichen Arbeitern zählen, weiter Bureauangestellte und schließlich Lehrlinge. Ausgenommen sind Generalbevollmächtigte oder eingetragene Vertreter eines Unternehmens, ferner leitende Angestellte, als Vorgesetzte von mindestens 20 Angestellten bzw. 50 Arbeitnehmern, oder von mehr als 7000 Mark Jahresarbeitsverdienst, Angestellte der Land- und Forstwirtschaft, Gehilfen und Lehrlinge in Apotheken. Der Regelung unterliegen alle Arbeitgeber einschließlich der Körperschaften des öffentlichen Rechts und auch ohne Unterschied, ob Betrieb oder Bureau dem Zwecke der Gewinnerzielung dienen oder nicht. Für die in Verkehrsgewerben erforderlichen allgemeinen Ausnahmen von den Vorschriften sind alsbald Vereinbarungen zwischen Betriebsleitungen und den Arbeitnehmerverbänden zu treffen. Solange derartige Vereinbarungen nicht zustande gekommen sind, bleiben weitere Anordnungen den zuständigen Demobilmachungskommissaren vorbehalten. Zum Schluß sind Strafvorschriften vorgesehen.

Lohnbewegung in der Binnenschiffahrt. Der Deutsche Transportarbeiterverband, Mitgliedschaft Binnenschiffer, überreichte dem Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe E. V. einen Entwurf zum Kollektivvertrag über die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Schiffsbesatzungen auf den Gebieten der Elbe, Oder und Märkischen Wasserstraßen. In demselben wird gefordert, daß die regelmäßige tägliche Arbeitszeit 8 Stunden betragen und in die Zeit von morgens 7 Uhr bis abends 5 Uhr, unterbrochen von einer zweistündigen Mittagspause von 11 bis 1 Uhr mittags, fallen soll. An den Lösch- und Ladeplätzen sowie anderen Liegeplätzen richten sich die Arbeitszeit und die Pausen nach den örtlichen Vereinbarungen. Der Schiffsbesatzung soll

innerhalb 24 Stunden eine gemeinsame ununterbrochene Nachtruhe von 8 Stunden gewährt werden. Dieselbe fällt in die Zeit von 6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens. Ausnahmen finden statt bei Havarien, Hochwasser, Sturm- und Eisgefahr. Wenn an den Stationen das Schiff bis 6 Uhr abends mit Lade- oder Löscharbeiten beschäftigt gewesen ist, darf es die Station nicht verlassen und muß bis zum nächsten Morgen liegen bleiben. Die Schiffsbesatzungen haben Anspruch auf eine Sonntagsruhe von 36 Stunden. Dies gilt auch für die auf einen Wochentag fallenden gesetzlichen Feiertage.

Der Lohn ist Wochenlohn und beträgt für: Schiffsführer (Kapitäne) 110 M, Kahnsteuerleute 100 M, 1. Dampfsteuerleute 100 M, 2. Dampfsteuerleute 95 M, Bootsleute 90 M, Schiffsjungen: 16—17 Jahre 45 M, 15—16 Jahre 35 M, 14—15 Jahre, 25 M.

Ueberstunden sind mit 2 M pro Stunde zu bezahlen. Der Entwurf enthält außerdem noch eine Reihe Forderungen, die sich auf die Arbeiten während der Fahrt, die Bemannungsfrage, die Logisfrage, die Lohnzahlung in Krankheitsfällen usw. erstrecken. Auch der Verband der Maschinisten und Heizer hat analoge Forderungen überreicht.

Lohnbewegung in der Rheinschiffahrt. Nachdem seitens des Arbeitgeberverbandes der Rheinreedereien in Duisburg und des Arbeitgeberverbandes für das Hafengebiet Mannheim-Ludwigshafen das mit dem Deutschen Transportarbeiterverband und dem Zentralverband der Maschinisten und Heizer getroffene Abkommen über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse zum 31. März gekündigt worden ist, haben die Arbeitnehmerorganisationen im Auftrage ihrer Mitglieder den Arbeitgebern weitergehende Forderungen überreicht. Es wird gefordert: Im Hafen eine regelmäßige Arbeitszeit von 8 Stunden in der Zeit von morgens 7 Uhr bis nachmittags 5 Uhr, unterbrochen durch je eine halbstündige Frühstücks- und Vesperpause, Bezahlung der sämtlichen im Betriebsinteresse notwendig werdenden Arbeiten über diese Zeit hinaus als Ueberarbeit. Ferner die Gewähr einer absoluten Nachtruhe von 12 Stunden während der Fahrt, Freigabe zweier Sonntage im Monat, und weiter, daß nach 3 Uhr am Samstag keine neue Reise mehr angetreten werden darf. An Wochenlöhnen wird gefordert: für Schiffsführer (Kapitäne) 115 Mark, für Schiffsführer (Kranschiffe) 110 Mark, für Schiffsführer (übrige Fahrzeuge) 100 Mark, für Dampfersteuerleute 100 Mark, für Matrosen (Kranschiffe) 85 Mark, für Schiffsjungen 40 bzw. 45 bzw. 55 Mark, für Maschinisten 116 Mark, für Untermaschinisten 100 Mark, für Heizer 90 Mark.

Bemannung der Fahrzeuge in der Oderschiffahrt. Laut Polizeiverordnung der Oderstrombauverwaltung vom 5. März sind die für die Dauer des Kriegszustandes erlassenen Bestimmungen aufgehoben und die Anordnungen über die Besatzung der Schiffe vom 15. Mai 1908 wie folgt geändert: Segelschiffe während der Fahrt müssen einschließlich des Führers bemannt sein: von 15 bis 50 t mit einem schiffahrtskundigen Mann und einem Schiffsjungen, über 50 bis 250 t mit zwei schiffahrtskundigen Männern, über 250 bis 400 t mit zwei schiffahrtskundigen Männern und einem Schiffsjungen, über 400 t mit zwei schiffahrtskundigen Männern und zwei Schiffsjungen oder drei schiffahrtskundigen Männern. Ein Mann muß während der Fahrt, auch im Schleppzuge, am Steuer, die anderen zum Schiffsdienst bereit sein. Die schiffskundigen Männer (Bootsmänner) müssen eine mindestens dreijährige Lehrzeit auf einem Frachtschiffe durchgemacht haben, die Schiffsjungen müssen über 14 Jahre alt sein. Auf Segelschiffen von 15 bis 50 t kann an Stelle des Schiffsjungen auch eine weibliche Person von nicht unter 18 Jahren, die zum Haushalt des Schiffsführers gehört, treten. Kleinere Fahrzeuge, Ruder- und Segelboote, müssen von einem sachkundigen Führer geleitet sein. Dampfschiffe in Fahrt müssen mindestens einen Steuermann, der eventuell als Schiffsführer gilt, ferner einen Mann zur Bedienung der Maschine und einen Decksmann haben. Bei mehr als 40 PS müssen sie außerdem noch einen Heizer haben. Für kleinere Dampfboote kann eine geringere Besatzung zugelassen werden.

Erweiterung der Spree-Oder-Wasserstraße. Für die Grundlachen, die zur Erweiterung der Spree-Oder-Wasserstraße von Flutkrug bis Groß-Tränke zur Anlage neuer Schleppzugschleusen bei Fürstenwalde und Kersdorf, zum Bau eines zweiten Abstieges bei Fürstenberg a. O. und zum Neubau einer Deichbrücke ebenda gebraucht werden, ist, soweit sie sich in privatem Eigentum befinden, der staatlichen Wasserbauverwaltung das Enteignungsrecht zugesprochen worden.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

An unsere Mitglieder.

In letzter Zeit ist es häufig vorgekommen, daß Geldbeträge an den Verein bzw. den Schatzmeister geschickt werden, ohne genaue Angabe, für wen der Beitrag gezahlt ist. Es wird gebeten, zwecks genauer Kassenführung bei jedem einzusendenden Geldbetrag den Namen des Vereins bzw. Namen und Adresse des zahlenden Mitgliedes genau anzuführen. Die Geschäftsstelle.

Neue Mitglieder.

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. März-Nummer) als Mitglieder neu beigetreten:

L. Possehl & Co. G. m. b. H., Lübeck, Beckergrube Nr. 40.

Zschucke, Otto, Dr. jur., Geschäftsführer des Schifferbetriebsverbandes der Märkischen Wasserstraßen, Berlin C 2, Stralauer Straße 3/6.

Verstorbene Mitglieder.

Wir übermitteln hiermit unseren Mitgliedern die Trauerkunde von dem am 4. Februar d. J. erfolgten Tode unserer langjährigen Mitglieder, der Herren Senator Possehl, Lübeck, sowie des am 7. März verstorbenen Herrn Kommerzienrats Justus Haslinger, Königsberg. Der Zentral-Verein wird beiden ein bleibendes Andenken bewahren.

Zum Wechsel in der Geschäftsführung des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt.

Mit dem 31. März d. J. habe ich meine Tätigkeit als Geschäftsführer des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt niedergelegt, nachdem ich sie seit August 1912 ausgeübt habe, mit der durch den Krieg bedingten Unterbrechung. In diesem Augenblicke möchte ich von den verehrten Mitgliedern des Zentral-Vereins Abschied nehmen unter dem Ausdruck des Dankes für das mir entgegengebrachte Vertrauen und für die mir bei Ausübung meines Amtes gewährte Unterstützung. Ich bitte die verehrten Mitglieder, diese nunmehr meinem Nachfolger, Herrn Dr. Walter Reichelt, zuwenden zu wollen. Ich selber werde in einem neuen Wirkungskreise dem Zentral-Verein und seinen Bestrebungen stets mein Interesse bewahren, und wünsche der deutschen Binnenschiffahrt herzlichst, daß sie die gegenwärtigen schweren Zeiten überwinden und sich zum Heile unseres bedrängten Vaterlandes gedeihlich fortentwickeln möge. Dr. phil. Christian Grotewold.

Aus verwandten Vereinen

Der Schiffahrtsverein Magdeburg hielt am Donnerstag, den 20. März d. J., nachmittags 3½ Uhr, im Geschäftslokal der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften in Magdeburg, Kaufhof 3, seine erste Mitgliederversammlung im Jahre 1919 ab mit folgender Tagesordnung: 1. Geschäftliche Mitteilungen. 2. Aenderungen im Stande der Mitglieder. 3. Vorlage und Besprechung des Jahresberichtes für das Geschäftsjahr 1918. 4. Kenntnisnahme von dem Rechnungsabschluß für 1918 und Entlastung des Schatzmeisters. 5. Neuwahl von zwei Vorstandsmitgliedern an Stelle der satzungsgemäß ausscheidenden Herren: Reeder Hermann Loesche, Reeder Emil Nordt. Wiederwahl ist zulässig. 6. Berichterstattung über die Tätigkeit der Arbeitsgemeinschaft der Elbe-Schiffer-Vereine. 7. Mittellandkanal. 8. Wasserstraßen-Ministerium. 9. Erteilung von Ehrenzeugnissen an Schiffer. 10. Entgegennahme von Mitgliederanträgen.

Dem Vereinsbericht für das Jahr 1918 entnehmen wir folgendes: Der mehr als vierjährige Kampf, den das Deutsche Reich gegen die verbündeten Weltmächte führen mußte, hat zwar durch den vereinbarten Waffenstillstand sein Ende erreicht, aber dunkel liegt die Zukunft vor uns.

Immerhin dürfen wir nicht verzagen, denn obgleich uns auch der Krieg mit seinen wechselvollen Erfolgen im Endergebnis durch feindliche Uebermacht einen schmerzlichen Abschluß gebracht hat, so wollen wir uns doch der Hoffnung hingeben, daß der Tag, der uns aus der Dunkelheit und all den Wirrnissen herausbringt, nicht mehr fernliegen möge.

Leider haben sich im verflossenen Jahre für die Binnenschiffahrt Verhältnisse herausgebildet, die für die Lebensfähigkeit und die Frage des wirtschaftlichen Wettbewerbes zu ernsten Bedenken Anlaß geben.

Die mehrmaligen Preissteigerungen aller Betriebsstoffe, namentlich der Kohlen, sowie die ungewöhnliche Verteuerung der Reparaturaufwendungen haben in Zusammenwirkung mit der politischen Umwälzung und den durch die gewerkschaftlichen Bewegungen herbeigeführten Lohnerhöhungen für die Schiffsmannschaften den Unternehmerstand mit schwerwiegenden Aufgaben und unerschwinglichen Geldopfern belastet, womit die Lebensfähigkeit der Binnenschiffahrt ernstlich bedroht wird, sofern nicht in absehbarer Zeit ein Abbau dieser Unterhaltungskosten stattfindet.

Jedenfalls steht fest, daß die maßlosen Lohnforderungen unvermeidlich zu einer Erhöhung der Transportkosten und damit zu einer Verteuerung aller Waren führen müssen, so daß im Endergebnis der vermeintliche Vorteil der Lohnerhöhung wieder aufgewogen wird.

Auf dem Gebiete des Verkehrs sind erhebliche Aenderungen gegenüber den vorangegangenen Kriegsjahren nicht zu verzeichnen, woraus sich ergibt, daß die Elbeschiffahrt — im Gegensatz zu den östlichen und westlichen Wasserstraßen — auch im Jahre 1918 keine ausreichende Beschäftigung gefunden und nach wie vor unter mangelnder Güterzufuhr zu leiden gehabt hat.

Die Zuführung böhmischer Kohlen zur Elbe bewegte sich im Laufe des Jahres in den durch die bekannten Förderungsausfälle gekennzeichneten engen Grenzen. Infolge Zuspitzung der politischen Verhältnisse war sie besonders im letzten Jahresviertel sehr gering, so daß nicht einmal der Bedarf der Schiffahrtsunternehmungen, geschweige denn jener an Hausbrandkohlen und der Industrien in dem sonst gewohnten Verbrauchsgebiete gedeckt werden konnte. Ebenso hat der Bergverkehr von Hamburg und Lübeck infolge der andauernden Seehafenblockade keine nennenswerten Ziffern aufzuweisen.

Anderseits hat sich aber der Talverkehr ab Sachsen sowie auch von der Mittelelbe etwas lebhafter gestaltet, und wenn auch die Frachten im allgemeinen gegen das Vorjahr eine Aufbesserung erfuhren, so konnte doch angesichts der weit mehr gestiegenen Betriebsunkosten seitens der Elbeschiffahrtsunternehmungen ein befriedigendes Ergebnis abermals nicht erzielt werden.

Mit Beginn des Jahres befand sich die Schiffahrt unter dem Fortbestand der am 20. Dezember 1917 eingetretenen Frostperiode in vollständiger Winterruhe. Das sodann gegen Mitte Januar einsetzende Tauwetter brachte den sich an mehreren Stellen gebildeten Eisstand zum Aufbruch, und nachdem das Eis der oberen Elbe zum Abtrieb gelangte und am 21. und 22. Januar Magdeburg passierte, konnte am 24. Januar der Schiffahrtsbetrieb in beschränktem Umfange wieder aufgenommen werden. Nach Wiederbeginn der Schiffahrt war der Wasserstand zunächst bis 20. März und dann nochmals vom 26. April bis 3. Mai vollschiffig, ging dann aber in der Folgezeit so weit zurück, daß er am 24. Juni einen Tiefstand von + 0,02 cm am Magdeburger Pegel erreichte und damit berechtigte Sorgen wegen erwartbarer Verkehrsschwierigkeiten zutage treten ließ. Glücklicherweise stellten sich jedoch Anfang Juli, besonders im Quellengebiet der Elbe, ergiebige Niederschläge ein, welche eine Besserung des Wasserstandes bis auf + 200 cm Magdeburger Pegel (am 10. Juli) herbeiführten und somit unter Beseitigung der bis dahin bestandenen Besorgnisse wieder einen geregelten Verkehr ermöglichten. Im übrigen verweisen wir auf die am Schlusse dieses Berichts befindichen, hier aber nicht veröffentlichten Tabellen, welche über die Gestaltung der Wasserstandsverhältnisse im Laufe des Jahres auf Grund von Aufzeichnungen am Magdeburger Pegel eine genaue Uebersicht gewähren.

Wenn nun auch die Elbeschiffahrt von einschneidenden elementaren Betriebsstörungen verschont blieb, so waren doch manche Betriebsschwierigkeiten zu überwinden, wobei wir im besonderen auf die Kohlennot und auf den Mangel an Schiffsmannschaften hinweisen möchten. In letzterer Beziehung ist zwar im Vergleich zum Vorjahre durch die Errichtung des Schiffer-Ersatzbataillons eine Milderung eingetreten, aber dennoch konnten der Schiffahrt nicht immer die nötigen Schiffsmannschaften zur Verfügung gestellt werden, und da sich außerdem und fast andauernd ein großer Mangel an Heizern fühlbar machte, so war es doch trotz des dankbar anzuerkennenden hilfreichen Eingreifens der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens vielfach nicht möglich, Verzögerungen in der Abfertigung der Frachtschiffe sowie der Dampfer und Schleppzüge zu vermeiden.

Nicht minder hat auch der stetig zugenommene Wagenmangel hemmend auf den Wasserstraßenverkehr eingewirkt und die Schiffahrt erheblich dadurch geschädigt, daß infolge der unzureichenden Wagenstellung die Lade- und Löschfristen der Elbeschiffe meist weit über Gebühr in Anspruch genommen worden sind.

Leider muß hierzu erwähnt werden, daß die Eisenbahnen nach wie vor überlastet geblieben sind und eine Ueberleitung der Güter auf die Wasserstraßen bisher auch nicht annähernd in den Umfange stattgefunden hat, als dies im Interesse der Heeresverwaltung und der allgemeinen Volkswirtschaft als wünschenswert und notwendig bezeichnet worden ist. Dieser beklagenswerte Zustand dürfte in der Hauptsache mit darauf zurückzuführen sein, daß sich die deutschen Eisenbahnverwaltungen trotz der um ein Mehrfaches gestiegenen Betriebskosten immer noch nicht entschließen konnten, eine diesen Mehrkosten entsprechende Erhöhung der Gütertarife zur Durchführung zu bringen.

Obgleich die Notwendigkeit der Entlastung der Eisenbahnen und die Ueberleitung der Gütertransporte auf die Wasserstraßen in der Kriegszeit allgemein anerkannt und befürwortet wurden, ist dennoch den gegebenen Anregungen vielfach nicht entsprochen worden, denn die Eisenbahnen sind nach wie vor überlastet geblieben, während speziell die Elbeschiffahrt, wie schon seit Beginn des Krieges, so auch im Laufe des Jahres 1918 andauernd unter mangelnder Beschäftigung zu leiden hatte und somit die Leistungsfähigkeit derselben auch nicht annähernd ausgenutzt worden ist.

Selbstverständlich ist durch diesen unverminderten Fortbestand der Eisenbahnüberlastung nicht nur unser gesamtes Wirtschaftsleben arg in Mitleidenschaft gezogen, sondern auch die Beförderung der Heerestransporte in erheblichem Maße beeinträchtigt worden. Eine Milderung dieser Kalamitäten wäre zweifellos herbeigeführt worden, wenn die Verwaltungen der deutschen Eisenbahnen weniger Wert auf die Erhöhung der Personentarife gelegt, sondern die Gütertarife der Notwendigkeit angepaßt hätten, denn nachdem die Wasserfrachten auf den binnenländischen Strömen ebenfalls infolge der enormen Steigerung der Betriebskosten eine doppelte und dreifache Erhöhung erfuhren und unter Berücksichtigung der Vor- und Anschlußfrachten sowie der Umschlagskosten meist über die Tarifsätze der Eisenbahnen weit hinausgingen, war es unausbleiblich, daß die Warenversender, wenn es irgend durchführbar war, schon in Rücksicht auf die mehrfachen Umladungen, die Wasserbeförderung zu umgehen suchten und somit die Güter dem billigeren Bahnweg zuströmen und diesen überlasten mußten.

Jedenfalls muß der von den deutschen Eisenbahnverwaltungen eingenommene Standpunkt in Anbetracht des Umstandes, daß auch die Eisenbahnen in gleicher Weise wie die Schiffahrt mit der exorbitant hohen Steigerung der Betriebskosten zu rechnen haben, als befremdlich bezeichnet werden und ist um so weniger verständlich, als andere und namentlich auch neutrale und feindliche Staaten mit der Erhöhung der Gütertarife teilweise bis über 400 % längst vorangegangen sind, während sich die deutschen Eisenbahnverwaltungen erst nach langer Ueberlegung dazu entschließen konnten, mit Wirksamkeit vom 1. April 1918 einen kaum nennenswerten Zuschlag, der im Höchstfalle nur bis zu 15 % der früheren Friedenstarife betragen darf, zur Einhebung bringen zu lassen.

Dieser Umstand hat natürlich auch zur Folge gehabt, daß die Staatseisenbahnen — wie aus Zeitungsmeldungen zu entnehmen ist — an Stelle der ehemals großen Ueberschüsse jetzt ganz ungeheuerliche Mindererträgnisse aufzuweisen haben und die erst dann in ihrer ganzen Größe erkannt werden und ungehemmt ihre erschreckenden Ausblicke in die Zukunft zulassen, wenn man in Vergleich zieht, daß in den Jahren 1911 und 1912 noch ein Betriebsüberschuß von über 800 Millionen Mark erzielt wurde, während, an diesen Zahlen gemessen, in den letzten beiden Kriegsjahren um etwa 2000 Millionen Mark schlechter gewirtschaftet sein soll.

Zwar ist die Annahme berechtigt, daß die Eisenbahnverwaltungen unter dem Zwange der Verhältnisse in absehbarer Zeit nochmals zu einer Erhöhung der Eisenbahnfrachten schreiten und nach vorliegenden Meldungen zu den bisherigen 15 % noch einen weiteren Zuschlag bis zu 60 % zu den Friedenstarifen in Aussicht nehmen werden; aber auch diese Erhöhung wird bei weitem keinen genügenden Ausgleich gegenüber den gesteigerten Betriebsunkosten herbeiführen können, und da der Staat angesichts des fast unerschwinglichen Geldbedarfes in Hinkunft wohl kaum auf die früher erzielten Ueberschüsse der Eisenbahn verzichten kann, so wird es nur als ein Gebot der Notwendigkeit angesehen werden müssen, wenn die Eisenbahnverwaltungen in gleicher Weise wie in den anderen Staaten die Tarifsätze für die kommende Zeit den bestehenden Verhältnissen anpassen und mit den Erhöhungen über den Rahmen von 60 % weit hinausgehen.

Wenn gegenüber der unzureichenden Entlastung der Eisenbahnen vereinzelt und zweifellos von wenig unterrichteter Seite die Behauptung aufgestellt worden ist, daß die Binnenschiffahrt in der ersten Kriegszeit nicht genügend organisiert und leistungsfähig gewesen ist, so muß derartigen Ansichten mit aller Entschiedenheit entgegengetreten werden. Tatsächlich war die Binnenschiffahrt auf allen Stromgebieten aufs beste vorbereitet, hat nach keiner Richung hin versagt, und soweit die Elbeschiffahrt in Frage kommt, hätte dieselbe viel mehr leisten können, wenn ihr die nötigen Gütermengen angedient und damit ausreichende Beschäftigungsmöglichkeiten geboten worden wären. —

Hinsichtlich der geschäftlichen Tätigkeit unseres Vereins bemerken wir, daß diejenigen Angelegenheiten, welche das Allgemeininteresse der Binnenschiffahrt berührten, in gleicher Weise, wie in den Vorjahren, so auch wiederum im Jahre 1918 durch die von uns geleitete Arbeitsgemeinschaft der Elbe-Schiffer-Vereine bearbeitet wurden, während in gewohnter Weise lokale Angelegenheiten den einzelnen Elbe-Fachvereinen zur direkten Erledigung überlassen worden sind.

Die Arbeitsgemeinschaft hatte im abgelaufenen Jahr einen Korrespondenzverkehr von 172 Schriftstücken im Eingang und 504 Schriftstücken im Ausgang, woraus zu entnehmen ist, daß dieselbe andauernd lebhaft in Anspruch genommen wurde.

In gemeinsamen Sitzungen sowie im Wege des schriftlichen Verkehrs sind u. a. folgende, für die Schiffahrt bedeutsamere Fragen bereits seitens der Arbeitsgemeinschaft beraten und einer eingehenden Bearbeitung unterzogen worden: Anträge wegen verschiedener Strom- und Uferregulierungen. Verkehrssteuergesetz. Vertretung der Binnenschiffahrt im Bezirkseisenbahnrat. Versorgung der Binnenschiffer mit Nahrungsmitteln. Schiffspatent- und Eichungsangelegenheiten. Ausbau der Wasserstraßen, insbesondere des Mittelland- und des Elbe-Oder-Donau-Kanals. Entlastung der Eisenbahnen und Verkehrshebung auf den Wasserstraßen. Erweiterung des Vorstandes im Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt. Arbeitskammergesetz, Wasserstraßen-Ministerium und Reichswirtschaftsamt. Befähigungsnachweis für Schiffer und Maschinisten in der Binnenschiffahrt. Aufhebung der Ausnahmetarife und Erhöhung der Gütertarife. Revision der Verfrachtungsbedingungen für böhmische Braunkohlen. Demobilisierungsfrage in der Binnenschiffahrt. Einschränkung der Ausfuhr böhmischer Braunkohlen nach Norddeutschland. Aenderung der Vorschriften wegen Grenzüberschreitung. Beschaffung von Berufskleidung für die Schiffsmannschaften und für das Maschinenpersonal. Verbrauchskontrolle sowie Verhütung des Schmuggels und den Bezug von Schiffsausrüstungsgegenständen.

Eisenbahn-Fachkommissionen. Nachtfahrt in der Binnenschiffahrt. Regelung des Verbrauches von Petroleum in der Binnenschiffahrt.

Von einem Abdruck unserer verschiedenen Eingaben im Jahresbericht glauben wir rücksichtlich der fortbestehenden Papierknappheit und der hohen Druckkosten auch in diesem Jahre Abstand nehmen zu sollen.

Jedenfalls aber möchten wir an dieser Stelle nicht unerwähnt lassen, daß viele unserer Anträge besonders von seiten der Wasserbaubehörden weitestgehende Berücksichtigung gefunden haben, und erachten wir es als eine gebührende Pflicht, den betreffenden Verwaltungen nochmals auf diesem Wege unseren Dank zum Ausdruck zu bringen.

Besonders zu begrüßen ist es, daß unser Verein im Bezirkseisenbahnrat zu Magdeburg eine Vertretung erhalten hat und somit nicht nur unsere langjährigen Bestrebungen nach dieser Richtung hin von Erfolg gewesen sind, sondern uns nunmehr auch Gelegenheit geboten wird, die Interessen der Schiffahrt auch an dieser Stelle wahrnehmen zu können.

Als Vertreter unseres Vereins in dem genannten Bezirkseisenbahnrat ist der Vorsitzende Herr Direktor Fr. Engel in Magdeburg und als dessen Stellvertreter Herr Direktor W. Eichler in Aken durch einstimmigen Beschluß des Vorstandes berufen worden.

Die Bestrebungen über den weiteren Ausbau des Mittellandkanals für die Reststrecke Hannover—Magdeburg sind in erfolgreicher Weise fortgesetzt worden, und wenn auch bezüglich der Linienführung immer noch Meinungsverschiedenheiten bestehen, so sind doch bereits Vorarbeiten seitens der Regierung angeordnet worden, welche erwarten lassen, daß nunmehr an Hand des gelieferten Materials auch bald eine regierungsseitige Entschließung über die Linienführung erfolgen dürfte.

Jedenfalls werden wir es uns zur Aufgabe machen, nicht nur dem Mittellandkanal, sondern auch der weiteren Ausdehnung des gesamten deutschen Wasserstraßennetzes fernerhin unsere Aufmerksamkeit und unser Interesse zu widmen, wobei wir uns der zuversichtlichen Hoffnung hingeben, daß uns die Kriegszeit als gute Helferin zur Seite stehen wird, denn zweifellos haben die Erfahrungen des Weltkrieges die Bedeutung der Wasserstraßen und der Binnenschiffahrt für das gesamte Wirtschaftsleben in einer Weise in die Erscheinung treten lassen, wie es sowohl Anhänger wie Gegner der Wasserstraßen niemals erwartet haben.

Zur Erreichung der anzustrebenden Ziele muß allerdings die baldige Errichtung eines selbständigen Wasserstraßen-Ministeriums oder eines Reichswasseramtes als dringend notwendig und wünschenswert erachtet werden, denn solange die Wasserstraßen und die Binnenschiffahrt dem Verkehrsministerium der Eisenbahnen unterstellt bleiben, wird die Schiffahrt eine besondere Rücksichtnahme und Förderung ihrer Interessen schwerlich zu erwarten haben. Nur unter dem Schutze eines selbständigen Wasserstraßen-Ministeriums könnten die Schwierigkeiten beseitigt werden, die sich bisher der weiteren Entwicklung der Binnenschiffahrt und dem nötigen Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes entgegengestellt haben.

Dem Ansuchen der Arbeitsgemeinschaft um Erweiterung des Vorstandes des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt in Berlin durch Aufnahme von Elbeschiffahrtsvertretern ist seitens des genannten Vereins in gewünschter Weise Rechnung getragen worden.

Der im vorjährigen Bericht unseres Vereins erwähnte Fachausschuß des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt in Berlin hat infolge der Kriegsverhältnisse bisher seine Aufgaben noch nicht in ausreichender Weise erfüllen können, indes hoffen wir, daß derselbe sich nunmehr in der kommenden Friedenszeit in ausgedehnterem Umfange der Binnenschiffahrt widmen wird.

Bezüglich der in Aussicht genommenen Aenderung der unzeitgemäßen Verfrachtungsbedingungen für die Beförderung böhmischer Braunkohlen sind vorbereitende Schritte in die Wege geleitet worden.

Die beabsichtigten gemeinsamen Beratungen berufener Schiffahrtsvertreter über den neuerlichen Entwurf des Befähigungsnachweises für Schiffer und Maschinisten in der Binnenschiffahrt sind wegen der Unübersichtlichkeit der kommenden wirtschaftlichen und betrieblichen Verhältnisse einstweilen auf unbestimmte Zeit vertagt worden.

Laut amtlicher Bekanntmachung wurden die Schiffahrtsabgaben auf den Verbindungskanälen zwischen Elbe und Oder mit Gültigkeit ab 1. Januar 1919 um 100 % und die Gebühren bei Benutzung fiskalischer Elbehäfen mit Gültigkeit ab 20. November 1918 um 50 % erhöht, was wir hierdurch nochmals zur Kenntnis bringen möchten.

Zu unserem Bedauern hat sich unser bisheriger Geschäftsführer, Herr Richard Schulz, hierselbst, wegen Arbeitsüberlastung veranlaßt gesehen, sein Amt niederzulegen. Wir sehen ihn nur ungern aus seiner Tätigkeit scheiden, möchten aber nicht verfehlen, ihm nochmals an dieser Stelle für die Wahrung unserer Vereinsinteressen zu danken, wobei wir hoffen, daß er uns noch viele Jahre als Mitglied treu bleiben und sich auch fernerhin den Interessen unseres Vereins widmen wird. An seine Stelle ist Herr Walter Bruchmüller in Magdeburg als Geschäftsführer unseres Vereins vom Vorstand gewählt worden.

Wenig hoffnungsvoll gestaltet sich der Ausblick für die Zukunft, denn sofern nicht bald eine rückläufige Bewegung in den Lohnverhältnissen und sonstigen Betriebsunkosten auf allen Erwerbsgebieten eintritt, kann ein allgemeiner Niedergang des gesamten Wirtschaftslebens nicht ausbleiben.

Am 28. März d. J. fand die 74. ordentliche Hauptversammlung des Konzessionierten **Sächsischen Schiffer-Vereins in Dresden** statt mit folgender Tagesordnung: 1. Erledigung des Jahresberichtes und der Jahresrechnung 1918. 2. Anmeldung neuer Mitglieder. 3. Ehrung eines langjährigen Ehrenmitgliedes: Exzellenz Dr. Victor Ruß, Wien. 4. Wahlen für den Vereinsvorstand. 5. Wahlen für das Schiedsgericht der Dresdner Kaufmannschaft für Elbeschiffahrtssachen. 6. Wahlen für das Vereinsschiedsgericht. 7. Ueberreichung von Ehrenzeugnissen und Beschlußfassung über beantragte Ehrenzeugnisse. 8. Wahl eines Rechnungsprüfers für 1919. 9. Zwangsweise Errichtung von Schiffer-Betriebs-Verbänden. 10. Linienführung des Mittelland-Kanals. 11. Antrag auf Außerbetriebsetzung der Staustufen des Moldau- und Elbeflusses. 12 Entfernung eines Strompfeilers der Meißner Straßenbrücke. 13. Gutachliche Aeußerung über die Notwendigkeit einer behördlichen Desinfektion der Binnenwasserfahrzeuge. 14. Verschiedenes. 15. Anträge der Mitglieder.

Wir entnehmen dem Geschäftsbericht folgendes: Im Winter 1917/1918 herrschte vorwiegend sehr milde Witterung. Infolgedessen war die Unterbrechung des Schiffahrtsbetriebes nur von kurzer Dauer. Schon in der zweiten Januarhälfte brachen die Eisdecken, die sich in Böhmen und Sachsen sowie auf einer kurzen Strecke oberhalb Hamburg Ende Dezember 1917 gebildet hatten. Die Fahrten konnten daher auf der Ober- und Mittelelbe bereits am 22. Januar und ab Hamburg bergwärts bereits am Schlusse desselben Monats wieder aufgenommen und bis zum Ende des Berichtsjahres durchgeführt werden.

Die Wasserverhältnisse waren im Jahre 1918 im allgemeinen noch trostloser als im Jahre vorher. Guter bis mittlerer Wasserstand herrschte nur in den ersten drei Monaten. Dann hatte der Schiffahrtsbetrieb ständig — die Hochwasserwelle in der ersten Julihälfte kam nicht in Betracht, denn sie war nur kurz und deshalb nicht ausnutzbar — mit niedrigen Wasserständen zu kämpfen. Am schlimmsten war es damit im Juni bestellt. Zu dieser Zeit konnte der Schiffsfahrtsbetrieb nur unter größten Schwierigkeiten aufrecht erhalten werden. Der beste Wasserstand dieses Monats war 205 cm unter Null am Dresdner Pegel, der schlechteste — am 17. Juni — 226 cm unter Null. Aber auch die folgenden Monate zeigten trotz andauernd regnerischer Witterung — die Niederschläge waren eben nicht ausgiebig genug — nur einen um weniges gebesserten Wasserstand, so daß Wasserstände zwischen 190 und 200 cm unter Null am Dresdner Pegel die vorherrschenden waren. Ein gründlicher Wandel zum Besseren trat erst Mitte Dezember ein. Unter den geschilderten Verhältnissen waren besonders im Juni kostspielige Ableichterungen leider sehr häufig nicht zu umgehen. Radschleppdampfer mit ihrem größeren Tiefgange mußten zeitweise überhaupt außer Dienst gestellt werden, so daß der Schleppverkehr in Sachsen und Böhmen vorübergehend nur mit den leichtestgehenden Kettendampfern durchgeführt werden konnte. Die Tragfähigkeit der Schleppkähne war meist nur zu einem Drittel, oft nur zu einem Viertel ausnutzbar. Von wenigen Ausnahmen abgesehen genügte der Schiffsraum dem Bedarfe trotzdem; denn das Güterangebot blieb im Jahre 1918 — besonders im Bergverkehr — noch hinter jenem der Jahre 1917 und 1916 zurück. Auch die weitgehende Beschränkung in der Ausfuhr böhmischer Braunkohlen, die sich ungefähr in den Grenzen des Vorjahres hielt, trat 1918 wieder nachteilig in die Erscheinung. Die in der zweiten Jahreshälfte 1918 ausgeführten Kohlenmengen blieben sogar noch gegen die Ausfuhr in der gleichen Zeit des Jahres 1917 ganz beträchtlich zurück. Dies hatte seine Ursache in den Vereinbarungen der beteiligten deutschen und österreichischen Regierungen, nach denen hauptsächlich nur Sachsen, nicht auch die mittelelbischen und unterelbischen Plätze, mit böhmischen Braunkohlen versorgt wurden. Mitteldeutschland und Norddeutschland wurden im wesentlichen auf deutsche Kohlen verwiesen. Dadurch wurde die Elbeschiffahrt sehr geschädigt, entgingen ihr doch die so notwendigen Talgeschäfte ab Böhmen. Den Vorstellungen hiergegen beim deutschen Reichskommissar für Kohlen konnte leider keine Folge gegeben werden, womit sich die Elbeschiffahrt abfinden mußte. Die an sich dankenswerten Bestrebungen der beteiligten Behörden, die Güter möglichst vom Bahnwege abzudrängen und dem Wasserwege zuzuführen, haben die Beschäftigung in der Elbeschiffahrt nicht wesentlich beeinflussen können. Gewiß soll anerkannt werden, daß diese Bestrebungen dort, wo die Güter zwangsweise dem Wasserwege zugeführt werden mußten, von Erfolg begleitet waren. Es handelte sich da aber nie um ausschlaggebende Massentransporte, und nur solche sind ja imstande, der leistungsfähigen Elbeschiffahrt zu helfen.

Wenn auch die erzielten Frachtsätze gegenüber den meist unlohnenden Frachtsätzen vor dem Kriege als hoch erschienen, so brachten sie trotzdem im allgemeinen keinen Gewinn.

Es hatte das seinen Grund in der durch das kleine Wasser verursachten, meist ungewöhnlich geringen Ladefähigkeit der Fahrzeuge, in den kostspieligen Ableichterungen, in den langen Wartezeiten bei der Beladung und Entladung der Fahrzeuge, in den gesteigerten Mannschaftslöhnen, in den außerordentlich erhöhten Kohlen-, Schlepp- und sonstigen Betriebskosten sowie in dem Umstande, daß Mangel an Rückladung viele Leerfahrten erforderlich machte. Den Elbeschiffahrtsbetrieben im allgemeinen — von Einzelfällen abgesehen — erwuchs daher aus dem Jahre 1918 zu den Verlusten der Vorjahre ein weiterer beträchtlicher Verlust.

Wie sich die Elbeschiffahrt angesichts des militärischen, politischen und wirtschaftlichen Zusammenbruches unseres Vaterlandes, der schweren Waffenstillstandsbedingungen und der vermutlich ebenso schweren Friedensbedingungen weiter entwickeln wird, läßt sich heute nicht voraussehen. Im Hinblick auf die von den Arbeitnehmerverbänden gestellten hohen Lohnforderungen, die zunächst für die Zeit bis 31. März 1919 bewilligt wurden, und im Hinblick auf die Zugeständnisse, die die gesetzliche Einführung des Achtstundentages zur Folge hatte, kann jedenfalls gesagt werden, daß für das Elbeschiffahrtsgewerbe, wenigstens für die nächste Zukunft, keine günstigen Aussichten bestehen. An ein Wettmachen der vor dem Kriege und besonders während desselben entstandenen großen direkten und indirekten Kapitalsverluste ist zunächst wenigstens nicht zu denken, eher ist anzunehmen, daß die ungewöhnlich hohen Betriebskosten durch Einnahmen nicht gedeckt werden können, daß also weitere Kapitalsverluste entstehen. Das wird zumal dann mit Sicherheit eintreten, wenn es dem deutschen Wirtschaftsleben nicht gelingen sollte, die frühere weltwirtschaftliche Betätigung recht bald wieder aufzunehmen, denn die Elbeschiffahrt findet Beschäftigung in dem zum Bestehen nötigen Umfange nur bei einer regen Güter-Ein- und Ausfuhr über die norddeutschen Seehäfen. Anzeichen für das baldige Einsetzen eines regen Ueberseeverkehrs sind aber leider nicht vorhanden. Trotz des schon seit 11. November v. J. bestehenden Waffenstillstands halten unsere Feinde — offenbar in der Absicht, Deutschland wirtschaftlich noch mehr zu schädigen, als bereits geschehen ist — die Blockade noch immer aufrecht. Sie ist sogar, soweit die Ostseehäfen in Betracht kommen, noch verschärft worden. Abgesehen hiervon wird die deutsche Ausfuhr — und im Zusammenhange damit auch die Einfuhr nach Deutschland — dadurch außerordentlich erschwert und oft unmöglich gemacht, daß die deutschen Industrien infolge der zurzeit ins Ungemessene gestiegenen hohen deutschen Produktionskosten auf dem Weltmarkte nicht wettbewerbsfähig sind. Die Elbeschiffahrt hat nur in dem Maße Aussicht auf ausreichende Betätigung und damit auf das endliche Herauskommen aus ihrer langjährigen schweren Notlage, in dem es gelingt, das normale Wirtschaftsleben wieder aufzubauen. Hand in Hand damit muß gehen eine geeignete Eisenbahntarifpolitik, die es sich zur Aufgabe macht, die billigen Eisenbahntarife für lange Strecken zu beseitigen und den Verkehr nach und von den Elbumschlagsplätzen zu begünstigen. Dadurch würde die bei dem geschwächten Bestande der Eisenbahnbetriebsmittel so dringend notwendige Entlastung der Eisenbahnen und die Zuführung der Massengüter für den Wasserweg erreicht werden. Wünschenswert für die Schiffahrttreibenden ist bei der großen Bedeutung des Elbeweges als internationaler Verkehrsstraße die baldige Aufnahme und Ausgestaltung engerer Handelsbeziehungen zu der nach Auflösung der österreichisch-ungarischen Monarchie Ende Oktober 1918 gebildeten tschecho-slowakischen Republik. Auf das baldige Zustandekommen solcher Beziehungen darf jedenfalls gehofft werden, denn schließlich muß die tschecho-slowakische Republik, gleichgültig, ob die deutsch-böhmischen Gebiete Bestandteile dieser Republik werden oder nicht, an einem freien Elbwege mindestens das gleiche Interesse haben wie das Deutsche Reich.

Etwas günstiger als bei der Fracht- und Schleppschiffahrt lagen die Verhältnisse für unsere heimische Personenschiffahrt. Die Aufnahme des Verkehrs auf der von ihr befahrenen Strecke Mühlberg in Preußen bis Leitmeritz in Böhmen erfolgte am 1. April unter Verwendung von 15 bis 17 Schiffen (im Frieden 34 Schiffe). Infolge Niederwasserstandes, der auch der Personenschiffahrt große Schwierigkeiten verursachte, mußte der Betrieb auf der Strecke Leitmeritz—Aussig in der Zeit vom 10. Juni bis 22. Juni und auf der Strecke Aussig—Herrnskretschen in der Zeit vom 17. Juni bis 22. Juni vollständig ruhen. Die Witterung war im allgemeinen während der gesamten Betriebszeit für den Ausflugs- und Reiseverkehr im Gegensatz zu 1917 unfreundlich, was die Benutzung der Personendampfer besonders auf der sächsischen Strecke naturgemäß ungünstig beeinflußte. Trotzdem war der Verkehr befriedigend, zumal auf der böhmischen Strecke, wo er infolge weitgehender Einschränkung des Bahnverkehrs nahezu Friedensumfang erreichte. Plangemäß wurde der Betrieb auf der böhmischen Strecke am 26. November eingestellt. Dagegen konnte er auf der sächsischen Strecke wegen Ausbleibens jeglicher Kohlenzufuhren, verursacht durch das Kohlenausfuhrverbot der tschecho-slowakische Regierung, nicht, wie vorgesehen, bis Ende des Jahres durchgeführt, sondern er mußte auf der Strecke Schmilka—Dresden am 13. Dezember und auf der Strecke Dresden—Mühlberg am 19. Dezember geschlossen werden, nachdem zuvor zur Streckung der Kohlenvorräte einzelne der vorgesehenen planmäßigen Fahrten schon gestrichen worden waren. Das finanzielle Ergebnis bei der Personenschiffahrt war leidlich befriedigend. Beeinträchtigt wurde es durch die hohen Betriebskosten sowie durch die am 1. April 1918 in Kraft getretene gesetzliche Abgabe für die Personenbeförderung, die die frühere Fahrkartensteuer um ein Mehrfaches übersteigt. Um diesen Unkostensteigerungen gerecht werden zu können, hatte die Personenschiffahrt ihre Friedenspreise um 100 % (1917: 50 %) erhöht. 1919 wird auch damit kein Auskommen gefunden werden können, denn dazu ist die für 1919 zu erwartende weitere Ausgabensteigerung viel zu bedeutend.

Seit unserem letzten Jahresberichte hat unser Verein wieder mehrere schmerzliche Verluste zu beklagen. Am 4. April 1918 starb unser Ehrenmitglied Herr Kommerzienrat Gustav Tonne in Magdeburg, ein Senior in der Elbeschiffahrt, der unserm Verein seit 1880 angehörte und 1902 zum Ehrenmitgliede ernannt wurde. Viele Jahrzehnte widmete der Verstorbene seine Kraft und seine reichen Erfahrungen in verdienstvoller Weise der Elbeschiffahrt, in deren Geschichte er jederzeit einen ehrenden Platz einnehmen wird. Wenige Tage später, am 8. April 1918 wurde unser Mitglied Herr Direktor William Weitfeld, Dresden, nach 14jähriger Mitgliedschaft durch den Tod abgerufen. Wir verlieren auch in ihm einen verdienstvollen Freund unseres Vereins, der bei keinen Beratungen zu fehlen pflegte und der seine Erfahrungen und sein Wissen stets bereitwilligst in die Dienste des Vereins stellte.

Am 2. August 1918 verloren wir durch den Tod Herrn Franz Buxbaum in Tetschen, Generalvertreter der Neuen Deutsch-Böhm. Elbeschiffahrt, Aktiengesellschaft, nach zehnjähriger treuer Mitgliedschaft und langjährigem verdienstlichen Wirken in der Elbeschiffahrt.

Am 5. Januar d. J. verschied Herr Bürgermeister Julius Martin Stark in Pirna, der unserem Verein seit 1916 angehörte und jederzeit ein reges Interesse für die Bestrebungen unserer Vereinigung an den Tag legte. Wir werden das Andenken der Heimgegangenen stets in hohen Ehren halten.

An Versammlungen hielt unser Verein ab: eine Hauptversammlung und vier Vorstandssitzungen.

Die Aus- und Eingänge an Schriftstücken betrugen — von Drucksachen abgesehen — 410.

Vorbehaltlich nachträglicher Zustimmung der Hauptversammlung wurde in der Vorstandssitzung am 27. Februar 1919 die Verleihung von Ehrenzeugnissen an folgende Herren beschlossen: Kapitän Friedrich Paul Kunze, Laubegast, Maschinist Anton Heinrich Olzmann, Loschwitz, Maschinist Gustav Eduard Ehrlich, Söbrigen, Maschinist Georg Robert Hübner, Blasewitz, Maschinist August Emil Fehre, Wachwitz, 1. Steuermann Friedrich Wilhelm Bauch, Birkwitz, 1. Steuermann Oswald Ockert, Mühlberg, 1. Steuermann Ernst Artur Heldner, Wendischfähre, 1. Steuermann Karl Aug. Wilhelm Dünnebier, Birkwitz, sämtlich seit 1893 im Dienste der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Dresden, Kapitän Paul Trojandt, Klein-Wittenberg, 1894 bei der vorm. „Kette", Kapitän Max Jänicke, Klein-Wittenberg, 1894 bei der vorm. „Kette", Maschinist Ernst Richter, Dresden, 1892 bei der „Nordwest", 1. Steuermann Emil Sickert, Torgau, 1892 bei der vorm. „Kette", Steuermann Hermann Biering, Prühlitz, 1894 bei der vorm. „Kette", Steuermann Gustav Jänicke, Elster, 1889 bei der vorm. „Kette", Steuermann Wilhelm Porschberger, Postelwitz, 1894 bei der vorm. „Kette" eingetreten und jetzt noch im Dienste der Vereinigten Elbeschiffahrt-Gesellschaften, Aktiengesellschaft, Dresden.

Die Uebergabe dieser Ehrenzeugnisse für langjährige treue Dienste bei einer Firma wird an vorgenannte Herren in der Hauptversammlung 1919 erfolgen. Persönliches Erscheinen der Ausgezeichneten ist sehr erwünscht.

Die Mitgliederzahl des Vereins stellt sich am Jahresschluß 1918 auf: 3 Ehrenmitglieder (1917: 4, 1916: 4, 1915: 4), 200 ordentliche Mitglieder (1917: 199, 1916: 220, 1915: 205).

Die neue Zeit mit ihren gewaltigen Umwälzungen auf politischem, wirtschaftlichem und besonders sozialem Gebiete stellt an die Elbeschiffahrt mehr denn je die Forderung geschlossenen Zusammengehens. Es ist deshalb auch weiter nötig, durch rege Werbearbeit die Zahl der Mitglieder unseres Vereins zu erhöhen.

Der Vorstand unseres Vereins setzt sich zurzeit aus folgenden Herren zusammen: Vorsitzender: Kommerzienrat Direktor Curt Fischer, Dresden, stellvertretender Vorsitzender: Schiffseigner Emil Schmidt, Schandau, Schriftführer: Prokurist Oskar Thieme, Dresden, Schatzmeister: Direktor Ernst Gleitz, Dresden, Beisitzer: Schiffseigner Paul Gelbhaar, Neuhirschstein, Schiffseigner Ernst Kunze, Diera, Direktor Gustav Petters, Dresden.

Der Reihe nach haben in der Hauptversammlung 1919 die Herren Petters und Schmidt auszuscheiden, welche wieder wählbar sind.

Dem Schiedsgericht der Dresdner Kaufmannschaft für Elbeschiffahrtssachen gehören als Vertreter der Schiffahrt an die Herren: 1. Kommerzienrat Direktor Curt Fischer, Dresden, 2. Direktor Ernst Gleitz, Dresden, 3. Direktor Siegfried Grünwald, Dresden: als Schiedsrichter; 4. Kommerzienrat Generaldirektor Max Keller, Dresden, 5. Prokurist Oskar Thieme, Dresden, 6. Direktor Gustav Petters, Dresden, 7. Kaufmann Max Wittenberg, Dresden, 8. Spediteur Gustav Emil Müller, Dresden, 9. Schiffseigner Paul Gelbhaar, Hirschstein: als stellvertretende Schiedsrichter.

Die zweijährige Amtsdauer sämtlicher Herren läuft am 31. März 1919 ab, so daß eine Neuwahl für die Zeit vom 1. April 1919 bis 31. März 1921 vorzunehmen ist.

Im Jahre 1918 ist das Schiedsgericht nicht in Tätigkeit getreten.

Das Schiedsgericht des Vereins zur Entscheidung von Streitigkeiten unter Schiffahrtsbeteiligten sowie zwischen Schiffern und deren Arbeitnehmern besteht aus den Herren: 1. Direktor August Dechert, Bobersen, 2. Oberinspektor Walter Eisner, Dresden, 3. Oberinspektor Wilhelm Gelsner, Dresden, 4. Schiffseigner Emil Schmidt, Schandau, 5. Oberinspektor Gustav Wilke, Dresden, als beschließenden Mitgliedern; 6. Kommerzienrat Direktor Curt Fischer, Dresden, als beratendem Mitgliede.

Die gleichfalls zweijährige Amtsdauer dieser Herren läuft mit der Hauptversammlung 1919 ab. Auch das Vereinsschiedsgericht hatte im Jahre 1918 in keinem Falle zu entscheiden.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt, Schiff- und Wasserbau

Allgemeine Handelsgesellschaft m. b. H., Berlin. Gegründet am 7. Februar 1919 mit 100 000 M Stammkapital (auch für Schiffahrtsgeschäfte), Geschäftsführer Franz Semer.

Wilhelm Bruch Kanalbau-A.-G. in Liqu., Berlin. Der Verlust hat sich auf 2 498 214 (2 496 426) M erhöht.

Elmshorner Dampfschleppschiffahrt A.-G., Elmshorn. Für 1918 wurden 22 608 M Abschreibungen vorgenommen und auf 160 000 M Kapital 6 % Dividende gezahlt.

Remakel Geiger, Aschaffenburg. Inhaber jetzt Schiffer und Kaufmann Ludwig Geiger, Prokuristin Mathilde Geiger.

Daimlermotoren-Gesellschaft, Untertürkheim. An Rechtsanwalt Otto Döser ist Prokura für die Hauptniederlassung erteilt.

Gebrüder Dörtelmann Reederei und Kohlenhandelsgeschäft m. b. H., Bochum. Die Vertretungsbefugnis des Friedrich Dörtelmann ist durch Tod beendet.

Hafen- und Lagerhaus-A.-G., Aken, Elbe. Nach 36 350 M Abschreibungen ergab sich für 1918 ein Reingewinn von 129 735 M. Die Dividende beträgt 10 % von 1 000 000 M.

Hansa Transport- und Handelsgesellschaft G. m. b. H., Oberhausen. In Hannover wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

R. Holtz, Harburg Schloßgemeinde. Dem Oberingenieur Heinrich Hechtel ist Gesamtprokura erteilt.

Philipp Holzmann A.-G., Frankfurt am Main. Geh. Baurat Dr. Riese ist berechtigt, die Firma allein zu vertreten.

Howaldtswerke, Kiel. Für das am 30. September beendete Geschäftsjahr wurden 932 542 M Abschreibungen vorgenommen. Der Reingewinn betrug 618 664 M, die Dividende 5 % auf 10 000 000 M Kapital.

Fried. Krupp A.-G., Essen. Dr. Alfred Hagenberg ist aus dem Vorstand ausgeschieden.

Lindener Schiffswerft G. m. b. H., Linden. Laut Beschluß vom 28. Oktober 1918 ist das Stammkapital um 30 000 M auf 130 000 M erhöht.

Lütjens & Reimers, Hamburg. An Johann Friedrich Lütjens und Dietrich Dörflein ist Gesamtprokura erteilt.

Neue Norddeutsche Fluß-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg. Für das Geschäftsjahr 1918 wurden 197 368 M Abschreibungen vorgenommen. Es verblieb ein Reingewinn von 91 206 M. Aus ihm wurden 6 % Dividende auf 742 500 M alte und 3 % auf 757 500 M neue Aktien verteilt. Die Aufsichtsratsmitglieder Ed. H. Ringel und J. A. L. Harling sind wiedergewählt worden.

Nordhafen G. m. b. H., Hannover. Der Gesellschaftsvertrag ist erweitert, das Stammkapital um 10 000 M auf 30 000 M erhöht.

Kriegs-Bunkerkohlen-Vereinigung Stettin und Swinemünde G. m. b. H., Stettin. Die Firma ist erloschen.

Ostdeutsche Dampfschiffahrt G. m. b. H., Tilsit. Die Abschreibungen für 1918 betragen 29 820 M, der Verlust (der den Gesellschaftern Adolf Eckert und Erich Haslinger mit je zur Hälfte zur Last fällt) 12 852 M.

Pommern-Werft G. m. b. H., Berlin. Gegründet am 22. Februar 1919 mit 100 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Ingenieur Theodor Kahn und Leo Posen.

Raab, Karcher & Cie., G. m. b. H., Karlsruhe. Es hat eine Aenderung des Gesellschaftsvertrages stattgefunden. Die Prokura des Oskar Bungert ist erloschen.

Reederei der Saale-Schiffer A.-G., Halle. Das Geschäftsjahr 1918 schloss nach 9441 M Abschreibungen mit 12 461 M Gewinn ab.

Rheinische Kohlenhandel- und Reederei-Gesellschaft m. b. H., Mülheim (Ruhr). An Theodor Haas und Albert Melchior ist Gesamtprokura erteilt; diejenige des Heinrich Arndt ist erloschen.

Schiffahrts- und Handelsgesellschaft m. b. H., Oberhausen. Gegründet am 1. Februar 1919 mit 20 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Paul Bonmann, Max van Haack, Gottfried Hüsgen.

Schiffswerft und Maschinenfabrik Hansa A.-G., Hamburg. Die Prokura des Emil v. Kuttner ist erloschen. Rudolf Dreyer in Berlin ist als Vorstandsmitglied bestellt.

Schleppschiffahrt auf dem Neckar, Heilbronn. Für das Geschäftsjahr 1918 wurden 34 372 M Abschreibungen vorgenommen; es schloss mit 56 359 M Verlust ab. An Stelle des verstorbenen Herrn Karl Hagenbucher wurde Fabrikant Ludwig Hauck in Heilbronn in den Aufsichtsrat gewählt.

Schulte & Bruns, Emden. In Dortmund und Duisburg-Ruhrort sind Zweigniederlassungen eingetragen worden.

Schwarz & Co., Duisburg. Offene Handelsgesellschaft, begonnen am 1. Januar 1919, Gesellschafter Kaufmann Walther Schwarz und Reeder Louis Schwarz, Prokurist Richard Schwarz.

G. Seebeck A.-G., Schiffswerft, Maschinenfabrik und Trockendocks, Geestemünde. Das Grundkapital ist um 672 000 M, ausgegeben zu 157½ %, auf 4 000 000 M erhöht worden.

See- und Kanalschiffahrt Wilhelm Hemsoth A.-G., Dortmund. Gustav Rothenbücher ist zum stellvertretenden Vorstandsmitgliede bestellt. An Dr. jur. Gustav Kurmann und an Eduard Bosselmann ist Gesamtprokura erteilt.

Swinemünder Motorbootswerft Fred Mahr & Co., Swinemünde. Offene Handelsgesellschaft, begonnen am 1. Januar 1919, Gesellschafter Fritz Loewi in Berlin und Fred Mahr in Swinemünde.

C. Stahlkopf, Magdeburg. Gustav Stahlkopf und Walther Kirchhoff sind ausgeschieden, Max Krümling und Max Azzalino sind als persönlich haftende Gesellschafter eingetreten.

Transportgenossenschaft zu Berlin E. G. m. b. H. Hermann Wolff ist aus dem Vorstand ausgeschieden. Henry Haack ist in den Vorstand gewählt.

Transportgesellschaft m. b. H., Oberhausen. In Mannheim wurde eine Zweigniederlassung eingetragen. Neben Paul Meisner sind Heinrich Post und Gottfried Hüsgen als Geschäftsführer bestellt. Ueber das Vermögen der Gesellschaft wurde am 13. März das Konkursverfahren eröffnet, Anmeldefrist bis 23. Mai.

Vereinigte Flensburg-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffs-Gesellschaft, Flensburg. Die Gesellschaft verzeichnet für 1918 nach 94 440 M Abschreibungen einen Reingewinn von 122 622 M und zahlt daraus auf 775 000 M Aktienkapital 12 % Dividende.

Wassertransport-Vermittelungs-Gesellschaft m. b. H., Tilsit. Gegründet am 12. Februar 1919 mit 20 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Hermann Zellin und Adolf Eckert.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 54. L. 46 624. **Doppelarmiger Schlepphaken.** Frida Langfeldt geb. Schönhoff, Eutin. 15. 5. 18.

Klasse 65a, 59. B. 85 786. **Vorrichtung zum Anzeigen des Vorwärts- oder Rückwärtsganges, insbesondere von Schiffsmaschinen.** Wilhelm Bollmeyer, Lübeck. 13. 3. 18.

Klasse 65f, 8. B. 87 694. **Vorrichtung zum Umsteuern von Schiffspropellern mit motorischem Antrieb.** Carl Burchard, Hamburg, Billwärder Neuedeich 192. 23. 10. 18.

Klasse 65f, 11. Z. 10 242. **Stevenrohrabdichtung.** Dipl.-Ing. Carl Zühlin, Bremerhaven, Bogenstr. 17. 11. 12. 17.

Klasse 84c, 2. F. 40 400. **Verfahren und Vorrichtung zum Herstellen von moorbeständigen Pfeilern.** Paul A. R. Frank, Hamburg, Spaldingstr. 216/218. 27. 11. 15.

Klasse 65a, 4. V. 14 038. **Wagerechtes Unterwasserausstoßrohr für Seeminen auf Schiffen.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin Akt.-Ges., Hamburg. 18. 12. 17.

Klasse 65a, 4. K. 66 069. **Vorrichtung zum Heben und Senken von klappbaren Masten, insbesondere auf Unterseebooten.** Fried. Krupp Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 18. 4. 18.

Klasse 65a, 4. T. 22 195. **Tauchbootkörper.** Dr.-Ing. Max Tillmann, Hamburg, Petkumstr. 2. 14. 8. 18.

Klasse 65a, 4. W. 51 567. **Vorrichtung, um getauchte Unterwasserfahrzeuge in einer bestimmten Tiefe schwebend in der Ruhelage zu halten.** Wilhelm Wels, Berlin-Mariendorf, Königstraße 14. 8. 10. 18.

Klasse 65a, 22. J. 18 502. **Bodenventil.** Fa. Rud. Otto Meyer, Hamburg. 13. 12. 17.

Klasse 65a, 4. K. 65 582. **Optisches Beobachtungsgerät für Unterseeboote.** Fried. Krupp Akt.-Ges., Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 14. 12. 18.

Klasse 65a, 47. K. 59 539. **Schweberuder für Schiffe.** Fried. Krupp Akt.-Ges., Kiel-Gaarden. 17. 7. 14.

Klasse 65a, 4. A. 30 696. **Schiffslenzeinrichtung mit in den Boden der wasserdichten Räume eingelassenen Sammelbehältern.** Actien-Gesellschaft „Weser“, Bremen. 26. 6. 18.

Klasse 65a, 4. St. 31 398. **Schutzvorrichtung an Schwimmkörpern gegen die Fernwirkung von Wasserbomben.** Ferdinand Strnad, Berlin-Schmargendorf, Sulzaerstr. 8. 14. 8. 18.

Klasse 65d, 9. H. 74 367. **Seemine für große Wassertiefen.** Otto Henke, Kiel, Wilhelminenstr. 23. 16. 5. 18.

Klasse 65a, 4. Z. 10 555. **Vorrichtung zum Schutze der Unterseebootsrohre vor Wasserspritzern.** Alfred Zoephel, Mittweida, Sachsen. 19. 8. 18.

Klasse 65a, 71. Sch. 49 134. **Vorrichtung zum Uebernehmen von Schiffbrüchigen in Rettungsboote.** Otto Schuhmacher, Hamburg, Sandweg 21. 7. 10. 15.

Klasse 65a, 3. M. 63 084. **Verfahren zum Bau von Eisenbetonschiffen.** „Monolitbau" Eisenbeton-Hoch- u. Tiefbau G. m. b. H., Hedelfingen b. Stuttgart. 25. 4. 18.

Klasse 65a, 4. B. 87 068. **Flut- und Lenzeinrichtung für offene Tauchtanks auf Tauchbooten.** Wilhelm Böhnke, Mönkeberg b. Kiel. 12. 8. 18.

Klasse 65b, 3. G. 43 493. **Vorrichtung zum Heben von untergegangenen Schiffen.** George Giem, Palmer Lake, El Paso, County, Colorado, V. St. A.: Vertr. C. v. Ossowski, Pat.-Anw., Berlin W 9. 11. 12. 15.

Klasse 65c, 1. H. 74 682. **Verfahren zur Herstellung von Bootskörpern, Flugzeugrümpen und ähnlichen Gefäßen aus Faserstoffen mit eingebetteten Versteifungen.** Kurt Herrmann, Leipzig, Windscheidstr. 40. 25. 6. 18.

Klasse 65d, 2. H. 68 373. **Vorrichtung zum selbsttätigen Steuern von mit Energieempfängern ausgerüsteten Torpedos auf das anzugreifende Schiff.** Dr. Gregor Huch, Berlin, Altonaer Str. 12. 27. 4. 15.

Klasse 65d, 9. K. 65 864. **Vorrichtung zum Zerschneiden von Minenankerseilen mittels Kurzschlußstromes.** Otto Kröger, Kiel, Holtenauer Straße 4. 25. 3. 18.

Klasse 65f, 6. K. 64 340. **Schraubenschiffsantrieb, insbesondere für Flußschiffe, mit einem die Antriebsschraube tragenden, in der Höhe verstellbaren Schwimmer.** Hermann Koerk, Misdroy. 23. 6. 17.

Klasse 84b, 1. U. 6388. **Aufhängung der Schiffströge von Schiffshebewerken.** August Umlauf, Mauer b. Wien: Vertr. A. du Bois-Reymond, Max Wagner u. D. Lemke, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 21. 12. 17. Oesterreich 29. 12. 16.

Klasse 84c, 2. L. 46 206. **Verfahren zum Herstellen von Ortpfählen aus Beton in einem Vortreibrohr.** Ernst Lorenz, Berlin, Potsdamer Straße 106. 21. 2. 18.

Klasse 84c, 4. D. 33 475. **Lenkvorrichtung für fahrbare Rammen.** Friedrich Dietsch, Zethlingen b. Badel, Kreis Salzwedel, Provinz Sachsen. 29. 5. 17.

Klasse 84d, 2. E. 22 260. **Fahrbare Bagger;** Zusatz zum Patent 301 610. Friedrich Els, Spandau, Pichelsdorfer Straße 117a. 28. 3. 17.

Klasse 84d, 2. Z. 10 416. **Baggerschaufelzahn.** Franz Zinner, Brüx, Böhmen: Vertr.: Franz Schwenterley, Pat.-Anw., Berlin SW 11. 6. 5. 18. Oesterreich 23. 4. 18.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65f, 21. 311 797. **Elektrischer Schiffsantrieb mit Haupt- und Hilfsturbine.** Allgemeine Elektricitätsgesellschaft, Berlin. 16. 12. 17. A. 29 980. V. St. Amerika 15. 3. u. 22. 3. 16.

Klasse 65d, 9. 311 336. **Minenanker mit Einrichtung zum selbsttätigen Abwerfen des Voreilgewichtes.** Otto Weigl, Brünn: Vertr.: O. Siedentopf u. Dipl.-Ing. W. Fritze, Patent-Anwälte, Berlin SW 68. 12. 12. 17. W. 50 135. Oesterreich 27. 8. 17.

Klasse 65d, 9. 311 620. **Verfahren, um ausgelegte Seeminen u. dgl. nach einer bestimmten Zeit in Wirkung zu setzen.** Christian Hülsmeyer, Düsseldorf-Grafenberg. 22. 8. 14. H. 67 315.

Klasse 65a, 82. 312 170. **Verfahren zur Befestigung der Halter von Leitungen aller Art und Ausrüstungsgegenständen an den eisernen Schiffswänden.** Otto Schuchmacher, Hamburg, Sandweg 21. 24. 4. 18. Sch. 52 967.

Klasse 65a, 4. 312 211. **Vorrichtung zur Aufklärung für Unterseeboote.** Bernhard Wilke, Stolp i. Pomm. 10. 10. 17. W. 49 874.

Klasse 65a, 4. 312 331. **Vorrichtung zum Verankern von Unterwasserfahrzeugen auf dem Meeresboden.** Fried. Krupp Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden, u. Dr.-Ing. Theodor Reitz, Berlin-Halensee, Joachim-Friedrich-Straße 54. 12. 5. 16. K. 62 297.

Klasse 65a, 78. 312 339. **Verfahren zum Verstopfen von Schiffslecks.** Bruno Hofmann, Zug b. Freiberg i. Sa. 8. 8. 18. H. 74 953.

Klasse 65b, 3. 312 485. **Auf zwei Schiffe sich stützendes Bockgerüst zum Heben untergegangener Schiffe.** Maximilian Weber, Potsdam, Luckenwalder Straße 6. 12. 5. 18. W. 50 807.

Klasse 65f, 21. 312 440. **Vierschraubenantrieb für Schiffe.** Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin. 16. 3. 18. A. 30 317. V. St. Amerika 2. 12. 16.

Klasse 84a, 3. 312 487. **Drehschieberverschluß für Wasserbauwerke.** Albert Schneiders, Aachen, Liebfrauenstr. 2a. 22. 1. 18. Sch. 52 476.

Klasse 84b, 1. 312 488. **Vorrichtung zur Regelung des Mittelwasserstandes beim Füllen und Leeren von Schleusenkammern;** Zusatz zum Patent 301 975. Allgemeine Hochbau-Gesellschaft m. b. H., Düsseldorf. 22.2. 18. Sch. 52 647.

Klasse 84b, 1. 312 086. **Vorrichtung zur Regelung des Mittelwassers beim Füllen und Leeren von Schleusenkammern nach dem Patent 301 975;** Zusatz zum Patent 301 975. Allgemeine Hochbaugesellschaft m. b. H., Düsseldorf. 4. 9. 17. Sch. 51 854.

Klasse 84d, 2. 312 332. **Befestigung der beiderseitig mit Ohren versehenen Eimer an Baggerketten.** Friedrich Carl Zoellner, Halle a. S., Burgstraße 36. 18. 7. 17. Z. 10 056.

Klasse 84e, 2. 312 113. **Verfahren zum Herstellen von ein- oder mehrwulstigen Betonpfählen;** Zusatz zum Patent 308 749. Max Guido Schinke, Dresden, Villiersstr. 19. 16. 6. 17. Sch. 52 203.

Klasse 84c. 3. 312 112. **Doppelrohriger Förderschacht für Druckluftkammern.** Adolf Haag, Nikolassee bei Berlin, Normannstraße 18. 23. 11. 17. H. 73 180.

C. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:
Klasse 84a 248 118. 257 134.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65c. 696 355. **Boot mit trichterförmiger Antriebsvorrichtung.** Heinrich Küffner, Auerbach i. V. 27. 8. 18. K. 73 080.

Klasse 65c. 696 354. **Flachboot zur Schilfrohrernte.** Max Welde, Kulmsee. 20. 7. 18. W. 50 531.

Klasse 65f. 694 460. **Flugzeugpropeller.** Paul Pantke, Berlin-Johannisthal, Sternpl. 6. 2. 12. 18. P. 30 357.

Klasse 84a. 694 959. **Verstellbare Kanal- und Eisenbetonschalungsstütze mit Schutzhülse.** Conrad Seuren, Niedernhausen i. Taunus. 13. 11. 18. S. 40 997.

Klasse 84d. 694 793. **Gegengewichtsanordnung an Eimerbaggern.** Carlshütte, Akt.-Ges. für Eisengießerei und Maschinenbau, u. Carl Hauer, Altwasser. 9. 7. 18. C. 12 989.

Klasse 84d. 695 423. **Schüttklappenwelle für Eimerbagger, welche Klappenwelle besitzen.** Karl Bergmann, Kahl a. M., Unterfr. 11. 11. 18. B. 80 802.

Klasse 65a. 661 962. **Gas- und wasserdichte Schottdurchführungen für Leitungsbündel.** Blohm & Voß, Kommanditgesellschaft auf Aktien, Hamburg. 8. 5. 16. B. 74 825.

Klasse 65a. 662 441. **Einrichtung zur Erzeugung einer Luftschicht zwischen Bootskörper oder Schwimmer von Wasserflugzeugen auf dem Wasser, um die Reibung bzw. das Anhaften zu vermindern.** Hans Haupt, Charlottenburg, Kantstr. 143. 18. 11. 13. H. 63 820.

Klasse 65a. 663 082. **Oelbehälter für Unterseeboote.** Dr. Gustav Bauer, Hamburg, Innocentiastr. 24. 6. 5. 16. B. 74 819.

Klasse 65a. 696 897. **Druckkopf für Abluftventilatoren auf Schiffen.** Gesellschaft für künstlichen Zug G. m. b. H., Berlin-Reinickendorf. 17. 1. 19. G. 42 793.

Klasse 65a. 663 774. **Kühlwasserbeschaffung für Fahrzeuge mit geringem Tiefgang.** Dr. Rudolf Wagner, Hamburg, Bismarckstraße 105. 15. 7. 15. W. 45 982.

Klasse 65a. 663 776. **Vorschiff.** Dr. Rudolf Wagner, Hamburg, Bismarckstraße 105. 22. 7. 15. W. 46 004.

Klasse 65a. 663 777. **Schiffsboden für Gleitfahrzeuge.** Dr. Rudolf Wagner, Hamburg, Bismarckstraße 105. 13. 8. 15. W. 46 094.

Klasse 65a. 669 045. **Einbau von Schiffsantriebmaschinen in geschlossene Behälter.** Gasmotorenfabrik Deutz, Köln-Deutz. 24. 7. 17. G. 40 624.

Klasse 65a. 671 408. **Unterseeboot mit Schwertern.** Conrad Henck, Anklam. 31. 1. 17. H. 73 113.

Klasse 65c. 697 925. **Drehdolle mit Anschlag für Ruderboote.** Richard Otto, Berlin, Vor dem Schlesischen Tor 2. 12. 12. 18. O. 10 353.

Klasse 65c. 697 926. **Doppelseitige Drehdolle für Ruderboote.** Richard Otto, Berlin, Vor dem Schlesischen Tor 2. 12. 12. 18. O. 10 354.

Klasse 65c. 696 699. **Luftschraubengleitboot.** Jean Krieger, Oberursel i. T. 14. 1. 19. K. 74 055.

Klasse 65c. 696 719. **Wasserfahrzeug mit Antrieb durch Hand, Fuß oder Maschine.** Richard Munk, Heilbronn, Neckarsulmer Straße 42. 16. 1. 19. M. 60 536.

Klasse 65c. 696 879. **Anlege- und Anschließvorrichtung für Boote.** Edwin Zills, Berlin, Lausitzer Straße 40. 8. 1. 19. Z. 12 052.

Klasse 65d. 660 795. **Krängungsboie.** Hermann Krull, Kiel, Königsweg 1. 4. 1. 17. K. 69 412.

Klasse 65d. 662 310. **Arretiervorrichtung für Unterseeminen.** Sprengstoff A.-G. Carbonit, Hamburg. 2. 8. 16. S. 37 576.

Klasse 65d. 644 033. **Einrichtung zur Hemmung von aufsteigenden oder sinkenden Körpern.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 23. 4. 14. N. 14 410.

Klasse 65d. 664 960. **Seilgreifer für Minen.** Wilh. Poppe Maschinen- u. Armaturenfabrik Metallgießerei, Kiel. 7. 4. 17. P. 28 757.

Klasse 65d. 665 637. **Geschweißte Torpedohülle.** Maschinenfabrik Grevenbroich, Grevenbroich, Niederrhein. 4. 1. 17. M. 56 496.

Klasse 84d. 697 277. **Baggermaschine zur Herstellung von Kanälen.** Hans Böttner, Halle a. S., Rudolf-Haym-Straße 8. 27. 1. 19. B. 81 347.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 647 385. **Stockloser Anker.** Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-Akt.-Ges., Bochum. 16. 3. 16. D. 29 618. 10. 1. 19.

Klasse 65d. 644 033. **Einrichtung zur Hemmung von aufsteigenden oder sinkenden Körpern.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 23. 4. 14. N. 14 410. 23. 4. 17.

Klasse 65a. 662 441. **Einrichtung zur Erzeugung einer Luftschicht zwischen Bootskörpern von Wasserflugzeugen und dem Wasser usw.** Hans Haupt, Charlottenburg, Kantstraße 143. 18. 11. 13. H. 63 820. 15. 11. 16.

Klasse 65a. 652 945. **Panzertaucherrüstung usw.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 8. 2. 16. N. 15 524. 25. 1. 19.

Klasse 65a. 652 946. **Panzertaucherrüstung usw.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 8. 2. 16. N. 15 525. 25. 1. 19.

Klasse 65c. 655 179. **Boot usw.** Deutsche Floßbootwerke G. m. b. H., Berlin. 14. 3. 16. D. 29 603. 21. 2. 19.

Bücherbesprechungen

Die Weichselfrage. Danzigs und Polens Zukunft. Von Dr. Hermann Steinert. Verlag B. Görges und Dr. Steinert, Danzig, Fleischergasse 7. 1919. 64 Seiten. Preis 3,30 M.

Die hochaktuelle Broschüre bildet einen wichtigen Beitrag zur polnischen Frage für Westpreußen und zur Frage der internationalen Ströme. Die Friedenskonferenz wird wieder einmal die Frage der internationalen Ströme behandeln, die schon beim Westfälischen Frieden 1648 und erst recht beim Wiener Kongreß 1815 auf der Tagesordnung stand. Das vorliegende Buch will das wichtigste Material zusammentragen, um eine Beurteilung der Frage der freien Schiffahrt auf der Weichsel zu ermöglichen. Es gibt einen Ueberblick über die Entwickelung und Bedeutung der Weichselschiffahrt von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart, nachdem zunächst Zustand und Schiffbarkeit des Stromes eingehend und sachverständig geschildert sind. Man merkt es der Darstellung an, daß sie von einem erfahrenen Schiffahrtsspezialisten stammt. Zum Schluß ist die Frage der internationalen Ströme kurz behandelt; aus der für Rhein und Donau früher erfolgten Lösung und dem Mißerfolg, den der Wiener Kongreß für die freie Weichselschiffahrt gebracht hat, kommt der Verfasser zu Vorschlägen für die neue Lösung der Weichselfrage. Er fordert Durchführung des Selbstbestimmungsrechts der Völker für Westpreußen, Festlegung der völligen Freiheit der Weichselschiffahrt für alle Nationen, Festlegung des Ausbaues der Weichsel mindestens bis Warschau für 1000-t-Schiffe und Einsetzung einer ständigen Weichselschiffahrtskommission der Uferstaaten, eventuell unter einem neutralen Vorsitzenden. Das Werk müssen alle, die sich für Danzigs Schicksal interessieren, noch mehr aber alle, die an der Lösung der Frage der freien Schiffahrt auf internationalen Strömen interessiert sind, lesen. R.

Aschenentfernung aus Schiffen. Von P. Panzerbieter. Verlag von A. Ziemsen, Wittenberg.

In diesem Buch werden die zum Ueberbordbefördern von Asche dienenden Aschheißvorrichtungen und Ascheejektoren beschrieben. Bei ersteren werden die Kübel in Aufzügen an Deck befördert, wo sie über Bord ausgeleert werden, bei letzteren sind im Heizraum ein oder mehrere Trichter vorgesehen, in die die Asche geschüttet wird und die an ihrem unteren Ende in Förderrohre münden, durch die die Asche mittels Dampfstrahl, Druckluft oder Druckwasser nach außenbords geschafft wird, und zwar über oder unter Wasser. Das kleine Werk zeigt klar und deutlich an Hand vieler Abbildungen und Skizzen die verschiedenen Arten der Aschenentfernung auf Schiffen. Die Schriftleitung.

Kontinentale Sperre. Erinnerungen und Vergleiche mit heute. Von Dr. Rocke, Hannover. Verlag J. C. König & Ebhardt, Hannover. Sonderdruck aus der Zeitschrift „Der Weltmarkt", Jahrgang 1919.

Trotz des in der Grundlage geschichtlichen Aufbaues ist die Schrift zeitgemäß und aktuell, namentlich wegen der Vergleiche zwischen der Napoleonischen Kontinentalsperre und der gegen Deutschland verhängten Seesperre. Näher behandelt von den rein wirtschaftlichen Folgen solcher auf englische Kriegsbegriffe zurückzuführenden Maßnahmen ist deren Einwirkung auf die industrielle Produktion. R.

Die Umladung der Massengüter. Eine technisch-wirtschaftliche Besprechung von Albert Pietrkowski. Verlag A. Ziemsen, Wittenberg 1918.

Zum ersten Male ist hier der Versuch gemacht, das gesamte Gebiet der Güterumladung einer näheren Betrachtung zu unterziehen. In den bis heute vorliegenden Lehrbüchern der Volkswirtschaft von Roscher, Philippowich, Schmoller u. a. ist gerade dieses Gebiet wenig beachtet. Daher wird die vorliegende technisch-wirtschaftliche Untersuchung von Pietrkowski manchem Nationalökonomen als wertvolle Ergänzung willkommen sein. Aber auch sonst wird jeder Kaufmann und Industrielle das Buch mit großem Interesse lesen. Der Verfasser erläutert zunächst die technische Entwicklung der Umlademechanik, um sodann auf die wichtigsten Fragen der Umlade- und Transportkosten, des Güterwagenumlaufs u. a. m. näher einzugehen. Gesteigert wird der Wert der Schrift durch übersichtliche Anordnung der verschiedenen Kapitel und durch eine größere Anzahl beigefügter Abbildungen und Skizzen. Die Schriftleitung.

Die Neugestaltung der deutschen Handelsstatistik erörtert der Direktor des Hamburger Statistischen Amtes, Professor Dr. v. Tyska, in einer soeben vom Handelsvertragsverein Berlin W 9, Köthener Strasse 28/29, als Heft 17 seiner „Handelspolitischen Flugschriften" herausgegebenen Arbeit.

Der Verfasser befürwortet zunächst die in Heft 16 der gleichen Serie vom früheren Präsidenten des Statistischen Reichsamtes, Dr. van der Borght, vorgeschlagene Neugestaltung der Begriffe: Generalhandel, Spezialhandel und Gesamteigenhandel, unter Hinweis darauf, daß man nach dem Kriege ganz besonderen Wert auf eine einwandfreie Vergleichbarkeit der deutschen und ausländischen Handelsstatistiken legen müsse. Sodann beanstandet er, daß die jetzige Außenhandelsstatistik die Ware nur im Augenblick des Grenzüberganges erfaßt, aber keinen Anhalt dafür gibt, aus welchem engeren Erzeugungsbezirk sie stammt bzw. in welchen Verbrauchsbezirk sie geht.

Ein weiterer beachtenswerter Vorschlag des Verfassers ist eine bessere Gruppengliederung: Es besteht bereits eine solche für lebende Tiere, Lebensmittel und Getränke, Rohstoffe, Halbfabrikate und Fabrikate, Gold und Silber, roh und gemünzt; diese ist aber zu unzulänglich, um den typischen Charakter unseres Handels mit den einzelnen Auslandsstaaten ausdrücken zu können. Der Verfasser empfiehlt daher, innerhalb der einzelnen großen Industriegruppen summarische Zusammenfassungen der Artikel mit geringem, mittelgroßem und hohem Anteil an Arbeit bzw. des Rohstoffes am Warenwert zu bilden.

Sodann solle die Herkunft bzw. Bestimmung bei den größeren Staaten mehr spezialisiert werden, so beispielsweise bei Rußland nach Nordhäfen, Südhäfen und Häfen am Stillen Ozean, bei den U. S. A. nach Häfen der Atlantischen und Pazifischen Küste. Auch bei dem deutschen Seehandel müßte die Statistik der wichtigsten deutschen Häfen, die heute nur in den größten Seestädten und dort lokal geführt wird, allgemeiner und unter einheitlicheren Gesichtspunkten aufgemacht werden. (Das wird allerdings wohl zunächst eine allgemeine Scheidung des Außenhandels in Seehandel und Landhandel zur Voraussetzung haben.)

Weiter befürwortet Verfasser eine Revision der Warenklassifizierung unter dem Gesichtspunkt einer größeren internationalen Vergleichbarkeit — wenn möglich Vereinheitlichung — des Statistischen Warenverzeichnisses. Insbesondere sollte eine möglichst weitgehende Gleichheit der Nomenklatur in den Zolltarifen und damit in den Statistiken erstrebt und ein zweckentsprechendes internationales Vokabular der wichtigsten technischen Tarifausdrücke geschaffen werden.

Schließlich empfiehlt Professor v. Tyska, das statistische Rechnungsjahr — gegenwärtig meist, aber durchaus nicht überall das Kalenderjahr — durch internationale Vereinbarung einheitlich festzusetzen, und zwar mit Rücksicht auf die Agrarprodukte am besten vom 1. Juli bis 30. Juni.

Hoffentlich werden die sehr beachtenswerten Anregungen des bekannten Fachmannes an zuständiger amtlichen Stelle die angemessene Berücksichtigung finden. R.

Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verantwortung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.

Polizeiverordnung

betreffend

die Besatzung der Schiffe.

Auf Grund der §§ 137, 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Gesetzsamml. S. 195) und der §§ 348 und 39 des Wassergesetzes vom 7. April 1913 (Gesetzsamml. S. 53) wird folgendes verordnet:

§ 1.

Die für die Dauer des Kriegszustandes erlassene Polizeiverordnung betreffend die Besatzung der Schiffe vom 25. August 1914 wird aufgehoben. Gleichzeitig werden die Bestimmungen des § 13 der Polizeiverordnung über die Schiffahrt und Flösserei auf der Oder von der österreichischen Grenze bis Nipperwiese vom 15. Mai 1906 wie nachstehend geändert:

1. Die Besatzung jedes Segelschiffes in Fahrt muss einschliesslich des Führers mindestens bestehen bei einer Tragfähigkeit von 15 t bis 50 t aus 1 schiffahrtskundigen Manne und 1 Schiffsjungen, über 50 t bis 250 t aus 2 schiffahrtskundigen Männern, über 250 t bis 400 t aus 2 schiffahrtskundigen Männern und 1 Schiffsjungen, über 400 t aus 2 schiffahrtskundigen Männern und 2 Schiffsjungen oder aus 3 schiffahrtskundigen Männern.

   Von der Besatzung muss auf der Fahrt, auch im Schleppzuge, stets ein Mann am Steuer sein, während die übrigen für den Schiffsdienst bereit sein müssen.

   Die schiffahrtskundigen Männer (Bootsmänner) müssen eine mindestens dreijährige Lehrzeit auf einem Fahrschiffe durchgemacht haben; die Schiffsjungen (Lehrlinge) müssen über 14 Jahre alt sein.

   Auf den Segelschiffen mit einer Tragfähigkeit von 15 t bis 50 t kann an die Stelle der Schiffsjungen auch eine weibliche Person, im Alter von nicht unter 18 Jahren, die zum Haus halt des Schiffsführers gehört, treten.
2. Kleinere Fahrzeuge, Ruder- und Segelboote müssen von einem sachkundigen Führer geleitet sein.
3. Jedes Dampfschiff in Fahrt muss an Mannschaft mindestens einen Steuermann, der, falls kein besonderer Schiffsführer bestellt ist, zugleich als Schiff-führer gilt, ferner einen Mann zur Bedienung der Maschine und einen Decksmann haben. Dampfschiffe mit einer Maschinenkraft von mehr als 40 PS müssen ausserdem noch einen Heizer haben.

   Der Chef der Oderstrombauverwaltung ist befugt, für kleine Dampfboote eine geringere Mannschaft zu gestatten.

§ 2.

Die Polizeiverordnung tritt sofort in Kraft.

§ 3.

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften der Polizeiverordnung werden mit Geldstrafe bis zu 60 M. oder mit Haft bestraft.

Breslau, den 5. März 1919.

Der Oberpräsident der Provinz Schlesien,
Chef der Oderstrombauverwaltung.
Im Auftrage:
Narten.

O. P. II III 10 13. T. 9. II. Aug.
V B.

Bekanntmachung

des Schifferbetriebsverbandes der Märkischen Wasserstrassen.

1. Der auf Grund der Verordnung über die Errichtung von Betriebsverbänden in der Binnenschiffahrt vom 18. August 1917 (Reich gesetzblatt S. 72?) am 14. Februar 1919 errichtete Schifferbetriebsverband der Märkischen Wasserstrassen hat am 15. Februar 1919 seine Tätigkeit aufgenommen.

Die Geschäftsstelle des Verbandes befindet sich Berlin C 2, **Stralauer Strasse 3–6**, Ecke Waisenstrasse.

2. Mitglieder des Verbandes sind alle Besitzer von Binnenschiffen, welche im Bezirk der Märkischen Wasserstrassen beheimatet sind; ausgenommen sind Dampferbesitzer, Gesellschaften und diejenigen Besitzer von Binnenschiffen, die nicht als Kleinschiffer anzusehen sind. Als Kleinschiffer ist in der Regel derjenige anzusehen, der nicht mehr als zwei Binnenschiffe besitzt. In Streitfällen, ob ein Schiffer als Kleinschiffer anzusehen ist, entscheidet die Schiffahrtsabteilung, auf Ansuchen des Vorstandes des Verbandes und nach Anhörung des betreffenden Schiffers endgültig über dessen Zugehörigkeit zum Verband.

3. Alle Mitglieder sind verpflichtet, ihre Fahrzeuge, auch die an Land liegenden, bis spätestens **1. April 1919** bei der Geschäftsstelle des Verbandes anzumelden.

Die Verpflichtung zur Anmeldung liegt dem Eigentümer des Fahrzeuges, und wenn mehrere Miteigentümer vorhanden sind, einem jeden von ihnen ob, doch genügt im letzteren Falle die Anmeldung durch einen Verpflichteten.

Die Anmeldung muss enthalten:

1. Die Gattung und das Material sowie den Namen, die Nummer oder die sonstigen Merkzeichen des Schiffes, ob bedeckt oder offenes Fahrzeug;
2. die Tragfähigkeit in Tonnen;
3. die Zeit und den Ort der Erbauung;
4. den Heimatsort;
5. den Namen und die nähere Bezeichnung (Vorname und Wohnort) des Eigentümers oder der Miteigentümer und in letzterem Falle die Grösse des Anteils eines jeden Miteigentümers.

Später eintretende Veränderungen in den angemeldeten Tatsachen oder Rechtsverhältnissen, Untergang oder eintretende Reparaturunfähigkeit des Schiffes sind von den nach Ziffer 3 Absatz 2 zur Anmeldung Verpflichteten innerhalb 14 Tagen an die Geschäftsstelle zu melden.

Mitglieder, die die Bestimmungen der Bundesratsverordnung oder der Satzung schuldhaft verletzen, kann der Vorstand in eine in die Kasse des Verbandes fliessende Ordnungsstrafe bis zu M. 100.— nehmen. Wird die Ordnungsstrafe nicht innerhalb einer vom Vorstand gesetzten Frist entrichtet, so wird sie auf Antrag des Vorstandes nach den landesgesetzlichen Vorschriften über die Beitreibung öffentlicher Abgaben beigetrieben. Im Wiederholungsfalle können die Mitglieder bei der Zuweisung von Transporten übergangen werden.

4. Die Mitglieder haben bis spätestens **15. April 1919** für jedes in ihrem Besitz befindliche Fahrzeug nach § 4 der Satzung einen Jahresbeitrag von M. 0,04 pro Tonne Tragfähigkeit an die Geschäftsstelle einzuzahlen.

Werden die Beiträge nicht innerhalb dieser Frist entrichtet, so werden sie auf Antrag des Vorstandes nach den landesgesetzlichen Bestimmungen über die Beitreibung öffentlicher Abgaben beigetrieben.

Nach Entrichtung des Jahresbeitrages erhält jedes Mitglied eine Mitgliedskarte und ein Exemplar der Satzung des Verbandes ausgehändigt.

5. Mitglieder, die ihre Fahrzeuge infolge des Krieges oder der Ungunst des Frachtenmarktes an Land legen mussten, werden ganz besonders auf § 2, Ziffer 5 der Satzung hingewiesen, wonach zu den Aufgaben des Verbandes die Unterstützung dieser Mitglieder durch Verschaffung von Beihilfen aus eigenen oder öffentlichen Mitteln gehört. Etwaige Anträge sind an die Geschäftsstelle einzureichen.

Berlin, den 27. Februar 1919.

Schifferbetriebsverband
der Märkischen Wasserstrassen.

Vortisch Vorsitzender. **Dr. Zschucke** Geschäftsführer.

Tarif

nach welchem die Abgabe für das Oeffnen

1. der Langen Brücke in Brandenburg (Havel),
2. der Havelbrücke am Berliner Tor zu Spandau,
3. der Zugbrücke bei Vorwerk Zerpenschleuse über den Finowkanal,
4. der Zugbrücke bei Dorf Zerpenschleuse (Kienitzbergbrücke) über den Finowkanal,
5. der Zugbrücke bei Eisenspalterei über den Finowkanal,
6. der Zugbrücke in Eberswalde über den Finowkanal,
7. der Zugbrücke in Niederfinow über den Finowkanal,
8. der Zugbrücke in Blossin,
9. der Zugbrücke bei Neuhaus an der oberen Spreewasserstrasse,
10. der Zugbrücke zu Alt-Schadow,
11. der Zugbrücke bei Neubruck an der Drahendorfer Spree,
12. der Zugbrücke in Zippelsförde

zu entrichten ist.

Es ist zu zahlen:

für jedes durchfahrende Schiffsgefäss oder Floss zu 1 bis 11 bei Tage 20 Pf., bei Nacht 50 Pf., zu 12 bei Tage 30 Pf., bei Nacht 50 Pf.

Befreiungen.

Brückengeld wird nicht erhoben:

1. von Schiffen und Flössen, welche staatlichen Aufsichts-, Wasserbau- und sonstigen zugleich die Kanal- und Stromanlagen fördernden Zwecken dienen,
2. von Schiffen und Flössen, welche die Brücke durchfahren können, ohne dass der Aufzug geöffnet ist.

Der Tarif tritt an Stelle der bisherigen Gebührenordnung mit dem Tage seiner Veröffentlichung im Amtsblatt in Kraft.

Berlin, den 17. Februar 1919.

Finanzministerium.
Im Auftrage:
gez. Göhlein.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.
Im Auftrage:
gez. Bredow.

Die Einführung des Achtstundentages und die Erhöhung der Löhne

haben die Kosten für die Bedienung der Schleusen so enorm verteuert, dass die Schleusengebühren nicht im entferntesten mehr ausreichen. Während des Krieges ist eine Erhöhung der Gebühren dadurch vermieden worden, dass den Schleusenarbeitern ein Staatszuschuss gewährt wurde. Dies Verfahren kann nicht mehr beibehalten werden, weil die Zuschüsse zu gross werden. Es musste deshalb zu einer erheblichen Erhöhung der Gebühren geschritten werden, die voraussichtlich am 15. März in Kraft treten wird. Um die Unkosten für den Schiffer nach Möglichkeit zu verringern, wurden schon jetzt an allen Schleusen mit geringem Verkehr die noch verbliebenen Schleusenarbeiter eingezogen. Die Bedienung der Betriebseinrichtungen bleibt hier dem Schiffer überlassen. An den Hauptwasserstrassen und einigen anderen Schleusen werden dagegen die Gebühren etwa um das Vierfache erhöht und künftig von den Schleusenbeamten vereinnahmt. Eine unmittelbare Bezahlung an die Schleusenarbeiter findet nicht mehr statt.

Der Regierungspräsident
als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstrassen

Weitere Gelegenheitsanzeigen s. nächste Seite.

Gebührenordnung

für die Erhebung der Schleusenarbeitergebühren an den Schleusen der Märkischen Wasserstrassen.

Gebühren werden an den Schleusen erhoben, die durch besonders angenommene Schleusenarbeiter bedient werden. Vereinnahmt werden sie zusammen mit den Schiffahrtsabgaben, und zwar für die bereits durchfahrenen Schleusen nachträglich und für die noch zu durchfahrenden Schleusen bis zur nächsten Abgabenuebestelle im voraus.

Zu zahlen sind:

1. an den Schleusen Garz, Grütz, Rathenow (Hauptschleuse), Bahnitz, Brandenburg (Vorstadtschleuse)
   a) für ein Fahrzeug über 250 t Tagfähigkeit .... 0,90 M.
   b) " " " bis zu 250 t " .... 0,60 M.
   c) " Flösse je Schleusenfüllung .... 2,00 M.
   d) " Sportboote oder ähnliche kleine Fahrzeuge, welche eine besondere Schleusung erfordern .... 0,60 M.
2. an den Schleusen Plaue, Cade und Parey
   a) wie unter 1 .... 1,20 M.
   b) " " " .... 0,80 M.
   c) " " " .... 1,20 M.
   d) " " " .... 0,80 M.
3. an den Schleusen Bergzow, Ihleburg und Niegripp
   a) wie unter 1 .... 0,90 M.
   b) " " " .... 0,60 M.
   c) " " " .... 0,90 M.
   d) " " " .... 0,60 M.
4. an den Schleusen des Abstiegs Niederfinow und Hohensaaten (Ort)
   a) wie unter 1 .... 2,00 M.
   b) " " " .... 1,20 M.
   c) " " " .... 2,00 M.
   d) " " " .... 1,20 M.
5. an den Schleusen Lehnitz, Spandau, Plötzensee
   a) wie unter 1 .... 1,20 M.
   b) " " " .... 0,80 M.
   c) " " " .... 1,20 M.
   d) " " " .... 0,80 M.
6. an der Finowschleuse Hohensaaten
   a) wie unter 1 .... 0,90 M.
   b) " " " .... 0,60 M.
   c) " " " .... 1,20 M.
   d) " " " .... 0,60 M.
7. an den Schleusen Wernsdorf, Fürstenwalde, Karsdorf, Fürstenberg, Ober-, Mittel- und Unterschleuse
   a) wie unter 1 .... 1,20 M.
   b) " " " .... 0,80 M.
   c) " " " .... 1,20 M.
   d) " " " .... 0,80 M.
8. an den Schleusen Gr.-Tränke und Woltersdorf
   a) wie unter 1 .... 0,90 M.
   b) " " " .... 0,60 M.
   c) " " " .... 0,90 M.
   d) " " " .... 0,60 M.

   Steht die Schleuse Gr.-Tränke offen, so wird nur die Hälfte der vorstehenden Sätze erhoben.
9. An den Schleusen Zehdenick, Krewelin und Bischofswerder
   a) wie unter 1b .... 0,90 M.
   b) " " 1c .... 0,90 M.
   c) " " 1d .... 0,90 M.

Gebührenfrei sind;
a) Handkähne und ähnliche kleine Fahrzeuge als Mitschleuser
b) Fahrzeuge und Flösse, welche staatlichen Aufsichts-, Wasserbau- und sonstigen zugleich die Kanal- und Stromanlagen fördernden Zwecken dienen.

Dieser Tarif tritt mit dem 1. April d. J. in Kraft.

Potsdam, den 5. März 1919.

Der Regierungs-Präsident
als Chef der Märkischen Wasserstrassen.
Messenbach.

XXVI. Jahrgang 1919
Heft 9/10
Mai

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Walter Reichelt, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 1 Mark

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140,* zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse*

Bericht über die Sitzung des Großen Ausschusses

abgehalten im Handelskammergebäude zu Berlin (NW 7, Dorotheenstraße 8)
am Mittwoch, 9. April 1919.

Der Vorsitzende des Zentral-Vereins, Geheimer Regierungsrat Professor Flamm (Nikolassee), eröffnet die Sitzung um 5 Uhr 45 Minuten.

Vorsitzender: Meine Herren! Ich eröffne die Sitzung des Grossen Ausschusses, die ja hoffentlich nur ein paar Minuten dauern wird.

Es handelt sich darum, dass wir gemäss § 15 der Satzungen die Mitglieder des Vorstandes wählen. Der § 15 lautet:

Die Mitglieder des Vorstandes werden von dem Großen Ausschuß gewählt. Die Wahl durch Zuruf ist zulässig, wenn sich kein Widerspruch erhebt. Nur die Wahl des Vorsitzenden, seiner Stellvertreter und des Schatzmeisters muß durch Stimmzettel erfolgen.

Die Amtszeit der Vorstandsmitglieder währt drei Jahre, gerechnet bis zu der auf die ordentliche Hauptversammlung des drittnächsten Jahres folgenden Sitzung des Großen Ausschusses.

In jedem Jahre scheidet ein Drittel, bei einer durch drei nicht teilbaren Gesamtzahl ein Mitglied mehr aus.

Ich bitte den Geschäftsführer, Herrn Dr. Reichelt, die Namen der Herren, die jetzt aus dem Vorstand ausscheiden, und die neuen Vorschläge zu verlesen.

Geschäftsführer Dr. Reichelt: Die Mitglieder des Großen Ausschusses, die in diesem Jahre turnusgemäss ausscheiden, sind die folgenden:

Geheimer Kommerzienrat Kannengießer, Mülheim a. d. Ruhr,
Handelskammersyndikus Dr. Karst, Dresden,
Oberbürgermeister Köhler, Worms,
Handelsrichter Heilmann, Berlin,
Kommerzienrat Lang, Würzburg,
Rechtsanwalt Lindeck, Mannheim,
Direktor Piper, Duisburg-Ruhrort,
Direktor Freiherr von Rolf, Düsseldorf,
Kommerzienrat Georg Sachsenberg, Dessau, und
Geheimer Kommerzienrat Zuckschwerdt, Magdeburg.

Sämtliche Vorstandsmitglieder mit Ausnahme der Herren Geheimer Kommerzienrat Kannengießer und Piper haben eine etwaige Wiederwahl angenommen. (Die Briefe der beiden Herren werden verlesen.)

Wir schlagen Ihnen infolgedessen vor, sämtliche Herren, die die eventuelle Wiederwahl angenommen haben, durch Zuruf wiederzuwählen, falls kein Widerspruch gegen diesen Wahlmodus erfolgt. Nur die Wahl des Schatzmeisters, Herrn Handelsrichter Heilmann, muß nach § 15 der Vereinssatzungen durch Stimmzettel erfolgen.

Vorsitzender: Meine Herren! Ich schlage Ihnen vor, daß wir die Herren, die sich zur Annahme der Wiederwahl bereit erklärt haben, mit Ausnahme des Schatzmeisters, dessen Wahl durch Stimmzettel vorgenommen werden muß, durch Zuruf wiederwählen. Erhebt sich gegen die Zurufwahl ein Widerspruch? — Das ist nicht der Fall. Oder dagegen, daß einer der Herren wiedergewählt wird? — Das ist auch nicht der Fall. Dann sind die Herren sämtlich wiedergewählt.

Wir werden jetzt zur Wahl des Schatzmeisters schreiten. Ich verteile die Stimmzettel und bitte Sie, den Namen des Schatzmeisters darauf zu schreiben. Wir schlagen Ihnen Herrn Heilmann, der sein Amt ja bisher

sehr im Interesse des Vereins geübt hat, wieder vor. (Die Stimmzettel werden verteilt.)

Geschäftsführer Dr. Reichelt: Ich darf wohl inzwischen weiterlesen. — Es wird vorgeschlagen, neu in den Vorstand zu wählen die Herren:

Direktor Barkemeyer, Bremen,
Generaldirektor Jäger, Mannheim,
Reedereidirektor Rischowski, Breslau,
Schiffahrtsdirektor Thielecke, Breslau,
Schiffahrtsdirektor Schilling, Dortmund, und
Generaldirektor Welker, Duisburg.

Vorsitzender: Erhebt sich ein Widerspruch dagegen, daß wir diese Herren durch Zuruf wählen? — Das ist nicht der Fall. Oder gegen die Wahl der Herren selbst? — Auch das ist nicht der Fall. Demnach sind die Herren in den Vorstand gewählt.

Ich habe Ihnen noch das Ergebnis der Wahl des Schatzmeisters mitzuteilen. Abgegeben sind 28 Stimmen. Davon lauten 27 auf Herrn Heilmann, ein Zettel ist unbeschrieben. Herr Heilmann ist somit gewählt. (Zuruf: Nimmt er an?)

Meine Herren, damit haben wir die Tagesordnung des Großen Ausschusses erledigt. Hat einer der Herren noch einen Wunsch oder eine Anregung zu geben? — Das ist nicht der Fall. Ich schließe die Sitzung des Großen Ausschusses. Um 6 Uhr beginnt also die Hauptversammlung.

(Schluß der Sitzung 5 Uhr 55 Minuten.)

Bericht über die Ordentliche Hauptversammlung

abgehalten im Großen Sitzungssaal der Handelskammer zu Berlin (NW 7, Dorotheenstrasse 8) am Mittwoch, 9. April 1919, abends 6 Uhr.

Den Vorsitz führt Herr Geheimer Regierungsrat Professor Flamm (Charlottenburg-Nicolassee).

Vorsitzender: Meine Herren! Ich eröffne die ordentliche Hauptversammlung des Zentral-Vereins und begrüße die Erschienenen. Wir treten augenblicklich in einer Zeit zusammen, in der über das Wohl und Wehe unseres Vaterlandes entschieden wird, und es ist hoch anzuerkennen, daß trotz all der Arbeiten, die von allen Seiten an Sie herantreten, doch noch eine so große Zahl von Ihnen die Zeit und die Kraft gefunden haben, hier an den Verhandlungen teilzunehmen, die uns im besonderen angehen, um die Interessen der Binnenschiffahrt zu vertreten. Wir haben heute als wichtigsten Punkt der Tagesordnung einen Vortrag zu hören und einen Gegenstand zu behandeln, der schon während des Krieges alle Gemüter auf das lebhafteste bewegt hat, und es ist wohl kaum jemand unter uns, ob er nun der einen oder der andern Linienführung zuneigt, der nicht der Ansicht gewesen ist, daß, wenn wir den Mittellandkanal schon in diesem Kriege gehabt hätten, wir manche Schwierigkeit sehr viel besser hätten überwinden können (Sehr richtig!), manche Schwierigkeit sogar vollständig vermieden haben würden. Heute soll nun, und zwar im Anschluß an die Vorträge, die wir schon im vergangenen Jahre auf diesem Gebiete gehabt haben, von Herrn Geheimrat de Thierry über die Linienführung gesprochen werden, und Sie werden dann in der Lage sein, die verschiedenen Gesichtspunkte, die für die endgültige Linienführung in Betracht kommen, gegeneinander abzuwägen.

Wir haben zu der heutigen Sitzung auch diejenigen Behörden eingeladen, die an der Ausgestaltung gerade dieses Teiles der Binnenschiffahrt ein großes Interesse nehmen, und ich bin in der angenehmen Lage mitzuteilen, daß eine ganze Anzahl von Vertretern dieser Behörden hier erschienen ist. Ich habe die Ehre hier zu begrüßen: vom Reichswirtschaftsministerium Herrn Präsidenten Scharmer und Herrn Geheimen Regierungsrat und vortragenden Rat Wehrmann; vom preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe Herrn Geheimen Oberregierungsrat Römhild; vom Reichsernährungsministerium Herrn Profesor Dr. Hillmann; vom Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten Herrn Wirklichen Geheimen Oberbaurat Nolda und Herrn Geheimen Oberrechnungsrat Lorenz; von der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens Herrn Dr. Doerner; vom preußischen Ministerium für öffentliche Arbeiten Se. Exzellenz Herrn Unterstaatssekretär, Wirklichen Geheimen Rat Peters, Herrn Wirklichen Geheimen Oberregierungsrat Bredow, Herrn Geheimen Baurat Volk und die Herren Regierungsbaumeister Laubinger und Tigge; sodann von dem braunschweigischen Volkskommissariat für Handel und Gewerbe Herrn Regierungsrat Spannuth und Herrn Regierungs- und Baurat Nagel. Das Reichsmarineamt ist vertreten durch Herrn Marinebaurat Busch. Ferner hat das preußische Finanzministerium Herrn Ministerialdirektor Löhlein hierher entsandt; die Stadt Berlin endlich ist vertreten durch Herrn Geheimen Baurat Krause und Herrn Stadtrat Reimann.

Meine Herren, wir treten in die Tagesordnung ein und kommen zu Punkt 1:

Geschäftliche Mitteilungen.

Dieser Punkt ist in üblicher Weise auf die Tagesordnung gesetzt worden für den Fall, daß derartige Mitteilungen vorliegen. Augenblicklich habe ich Ihnen nichts Wichtiges dieser Art mitzuteilen, wenigstens soweit es die heutige Sitzung betrifft. Zu erwähnen ist nur das Ausscheiden des bisherigen Geschäftsführers und seine einstweilige Ersetzung durch Herrn Dr. Reichelt.

Dann kommen wir zu Punkt 2:

Erstattung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1918 durch den Geschäftsführer.

Ich bitte Herrn Dr. Reichelt, den Bericht zu verlesen.

Dr. Reichelt: Meine Herren! Einen Geschäftsbericht zu machen für eine Zeit, die man nicht selbst miterlebt hat, ist schwierig; ich bitte also, soweit es sich um die Angaben handelt, die ich nur aus den Akten entnehmen kann, um Ihre gütige Nachsicht. Die Anordnung des statistischen Materials habe ich natürlich an der Hand der mir zugänglichen Unterlagen gemacht.

Das für das deutsche Volk so schicksalsschwere Jahr 1918 ist zu Ende gegangen und hat unser Vaterland in einem Zustande zurückgelassen, von dem wir noch heute nicht sagen können, ob er eine Station auf dem Wege zum Abgrund ist oder ob die Keime einer neuen Entwicklung, die er unzweifelhaft in sich birgt, zu einer selbst im günstigsten Falle noch in ferner Zukunft liegenden Blüte führen werden. Das eine aber ist sicher: eine der Voraussetzungen für die Ueberwindung der jetzigen Lage ist ein tadelloses Arbeiten des Verkehrswesens. Da nun die Eisenbahnen infolge der Abgabe großer Materialmengen an den Feind und der furchtbaren Abnutzung der uns noch zur Verfügung stehenden Fahrzeuge in ihrer Leistungsfähigkeit sehr stark geschwächt sind, so sind der Binnenschiffahrt derartig gewaltige Aufgaben erwachsen wie noch nie zuvor. Im Vordergrund steht nach wie vor der Ausbau des deutschen Kanalnetzes. Trotz unserer mißlichen finanziellen Lage, trotzdem wir nicht wissen, wie weit unsere Regierung wird Mittel zur Verfügung stellen können, muß der Bau der wichtigsten Kanäle nun bald in Angriff genommen werden. Ueber die Linienführung des Mittellandkanals geht der Kampf der Interessenten weiter und hat über den Kreis der sich bislang damit befassenden Körperschaften hinaus eine große Zahl von Gremien, Stadtverwaltungen, Handelskammern usw. hinzugezogen. Es sind im Laufe des Jahres mehrere umfassende Denkschriften erschienen, die zu eingehendem Studium Gelegenheit bieten, und doch steht die Frage: Soll man der direkten Verbindung unseres ostdeutschen Agrarlandes mit dem westdeutschen Industriebezirk durch die Nordlinie oder dem Anschluß mitteldeutscher Industrien durch die Südlinie den Vorzug geben oder sich auf das Mittellinienprojekt einigen, noch immer offen, und die Regierung hat ihrerseits eine Entscheidung noch nicht gefällt. Hunderttausend Familien könnte Arbeit und Brot gegeben werden. Aber nicht nur hier, sondern allgemein gesprochen müßte das Schiffahrtsgewerbe unter den jetzigen Verhältnissen eine günstige Entwicklung nehmen. Nur wird sie gehemmt durch Schwierigkeiten mannigfachster Art, die teils auf dem Gebiete der Arbeiterfragen, teils aber auch auf dem der Materialbeschaffung liegen. Hinzukommt, daß die Binnenschiffahrt in ihrer freien Betätigung durch Maßnahmen gehemmt ist, die von der einen Seite als zwar nicht genehm, aber doch als notwendig anerkannt, auf der anderen Seite aber scharf bekämpft werden. Uns erscheint es sicher, daß eine gewisse Organisation der Binnenschiffahrt zwecks gemeinsamer Wahrung ihrer Interessen heute ein unbedingtes Erfordernis ist. Damit wird der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt und der von ihm geschaffene Fachausschuß für Binnenschiffahrt zu einem Mittelpunkt des Schiffahrtgewerbes, der eine Bedeutung gewinnen kann, wie sie unter anderen Verhältnissen kaum denkbar gewesen wäre. Durch rege Unterstützung seiner Mitglieder wird der Zentralverein daher auch in diesen schweren Zeiten, und gerade jetzt noch mehr als sonst in der Lage sein, dem Schiffahrtsgewerbe einen festen Rückhalt und damit greifbaren Nutzen zu gewähren. Während der Zentralverein sich früher darauf beschränken konnte, Pläne für Wasserstraßen und sonstige vielfach mehr theoretische Fragen zu erörtern, ist sein Tätigkeits-

gebiet unter der Not der Zeit neuerdings mehr nach der praktischen Seite hin verschoben worden. Diesem Bedürfnis ist schon im Jahre 1917 durch die Gründung des Fachausschusses für Binnenschiffahrt, der sich mit der Bearbeitung von Betriebsfragen befassen soll, Rechnung getragen worden. Dieses Fachausschusses harren in der Zukunft große Aufgaben, die seinen weiteren Ausbau erforderlich machen.

Die Arbeiten des Zentral-Vereins mußten sich wegen der Kriegsverhältnisse und namentlich wegen des damit erschwerten Verkehrs in bescheidenen Grenzen halten. Die Abhaltung von Sitzungen war außerordentlich schwierig; auch lag Beratungsstoff, der sich unter den obwaltenden Verhältnissen zu öffentlicher Diskussion geeignet hätte, verhältnismäßig wenig vor.

Bezüglich der inneren Verhältnisse des Zentral-Vereins ist wie folgt zu berichten:

1. Vorstand und Geschäftsführung.

Der bisherige Geschäftsführer, Herr Dr. Grotewold, ist Ende November aus dem Heeresdienst ausgeschieden und hat seine Tätigkeit beim Zentral-Verein wieder aufgenommen; er hat sie inzwischen mit Wirkung zum 1. April d. J. (1919) niedergelegt. An seine Stelle ist auf Beschluß des Vorstandes vom 6. Februar 1919 ab Herr Dr. Reichelt (Charlottenburg) getreten, welcher am 8. Februar seine Tätigkeit aufgenommen hat.

Der Vorstand hat aus seiner Reihe Herrn Justizrat Professor Alexander-Katz (Berlin) und Herrn Kgl. Kommerzienrat Gustav Tonne (Magdeburg) durch den Tod verloren. Beide Herren haben neben ihrer starken beruflichen Inanspruchnahme jederzeit dem Zentral-Verein regstes Interesse entgegengebracht und sich an unseren Arbeiten mit der ihnen angeborenen Arbeitsfreudigkeit beteiligt.

In den Großen Ausschuß wurden außer den Wiedergewählten folgende Herren neu gewählt: Kaufmann Oswald Haslinger (Königsberg), Direktor Karl Presser i. Fa. Presser & Co. G. m. b. H. (Frankfurt a. M.), Direktor Reiche (Fürstenberg i. M.) und Direktor Wolfgang Wanckel vom Speditions- und Elbschiffahrtskontor in Schönebeck a. d. E.

2. Versammlungen und Sitzungen.

Im verflossenen Jahre wurden folgende Sitzungen abgehalten:

a) Hauptversammlungen:

I. Am 25. März die ordentliche Hauptversammlung mit folgender Tagesordnung:

1. Geschäftliche Mitteilungen.
2. Erstattung des Geschäftsberichts für das Jahr 1917.
3. Bericht über die Finanzgebarung des Zentral-Vereins im Jahre 1917. (Berichterstatter: Der Schatzmeister.)
4. Bericht über die Prüfung der Jahresrechnung 1917 und Entlastung des Schatzmeisters. (Berichterstatter: Die Rechnungsprüfer.)
5. Neuwahlen der Rechnungsprüfer für das Jahr 1918.
6. Wahlen für den Großen Ausschuß in Gemäßheit der Bestimmungen in § 17,3 und § 18 der Vereinssatzungen.
7. Aenderung der Satzung.
8. Ein Vermittlungsentwurf für die Fortführung des Mittellandkanals. Vortrag von Staatsbaurat a. D. Professor O. Franzius (Hannover).

Die zu Punkt 8 gefaßte Entschließung hatte den folgenden Wortlaut (vgl. S. 77, Heft 7/8, Jahrg. 1918):

„Der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt hat mit Interesse von dem neuen Vorschlag des Herrn Professor Franzius für die Fortsetzung des Mittellandkanals Kenntnis genommen und wird in einer demnächst einzuberufenden Versammlung, in der die projektierten Linien einzeln behandelt werden, zu der Frage der Linienführung Stellung nehmen.

Der Zentral-Verein ist aber nach wie vor der Ueberzeugung, daß die Fortführung des Mittellandkanals zur Elbe und zum Anschluß an die östlichen Wasserstraßen einem dringenden wirtschaftlichen und militärischen Interesse entspricht und daß diese Fortführung des Mittellandkanals vor allen anderen Kanalplänen den Vorzug verdient.

Er spricht die dringende Bitte aus, daß die Preußische Staatsregierung ohne Verzug an die Durchführung der erforderlichen Vorarbeiten herangehen und baldmöglichst die Ausführung des Planes in die Wege leiten möge."

II. Am 26. Juni eine außerordentliche Hauptversammlung mit nachstehender Tagesordnung:

1. Die südliche Linienführung des Mittellandkanals. (Berichterstatter: Herr Dr. Wachler (Braunschweig).
2. Die nördliche Linienführung des Mittellandkanals. (Berichterstatter: Herr Wasserbaudirektor Leichtweiß (Lübeck).
3. Aussprache. (Eine Stellungnahme zu den verschiedenen Linienführungen erfolgt in dieser Versammlung nicht.)

b) Sitzungen des Großen Ausschusses:

III. Am 2. Februar mit nachstehender Tagesordnung:

1. Geschäftliches.
2. Kohlenversorgung und Wasserstraßen. Vortrag von Regierungs- und Baurat Skalweit (Essen.)
3. Verschiedenes.

IV. Am 25. März:

Auf der Tagesordnung stand die Ernennung eines Mitgliedes (des verstorbenen Herrn Kommerzienrat Tonne-Magdeburg) zum Ehrenmitglied gemäß § 10 der Satzungen.

V. Am 26. Juni:

Auf der Tagesordnung standen:

1. Vorstandswahlen.
2. Verschiedenes.

Dem seit längerer Zeit seitens der Schiffahrtsverbände an der Elbe gehegten Wunsche, im Vorstande des Zentral-Vereins eine stärkere Vertretung zu erhalten, wurde durch die Zuwahl der Herren Direktoren Engel, Fischer und Heesch Rechnung getragen. An Stelle des verstorbenen Herrn Justizrats Professor Alexander-Katz wurde Herr Justizrat Stein (Berlin) in den Vorstand gewählt.

c) Sitzungen des Fachausschusses für Binnenschiffahrt.

VI. Am 6. Februar mit nachstehender Tagesordnung:

1. Geschäftliches.
2. Vertretung der Binnenschiffahrt im Preußischen Herrenhaus.
3. Die Handhabung der Ausführungsbestimmungen des Verkehrssteuergesetzes und Stellungnahme zu dem Vorschlage des Preußischen Finanzministeriums, die Entrichtung der Steuer im Wege der Abfindung auch für den öffentlichen Verkehr zuzulassen. (Berichterstatter: Leutnant Dr. Grotewold.)
4. Verschiedenes.

VII. Am 7. September eine vertrauliche Besprechung in Sachen der osteuropäischen Binnenschiffahrt.

VIII. Am 11. Dezember eine Besprechung von Mitgliedern des Fachausschusses, betreffend Vertretung des Fachausschusses für Binnenschiffahrt bei dem beim Reichsamt für die wirtschaftliche Demobilmachung bestehenden Fachausschuss für das Verkehrsgewerbe.

Die in Friedensjahren stets abgehaltene Wanderversammlung hat auch im Jahre 1918 nicht stattgefunden, insbesondere mit Rücksicht auf die ungünstigen Reiseverhältnisse.

Der Vorstand hielt im Berichtsjahre vier Sitzungen ab, und zwar am 2. Februar, 25. März, 26. Juni und am 7. September. Außerdem fanden Besprechungen der in Berlin ansässigen Vorstandsmitglieder am 16. Januar, 15. März, 24. August, 12. Dezember statt.

3. Vertretung des Zentral-Vereins bei Veranstaltungen und Versammlungen anderer Körperschaften.

Größere Kongresse von Interesse für die Binnenschiffahrt haben im Berichtsjahre nicht stattgefunden. Bei Sitzungen angeschlossener Vereine usw. wurde der Verein durch ortsansässige Mitglieder vertreten, wie z. B. bei der 73. ordentlichen Hauptversammlung des Conc. Sächsischen Schiffer-Vereins in Dresden, am 27. März 1918, durch unser Vorstandsmitglied, Herrn Syndikus Dr. Karst.

Ferner fand statt in der Zeit vom 3. bis 8. August eine Studienfahrt deutscher Schiffahrtsachverständiger zur Beobachtung der Nachtfahrt von Wien nach Nürnberg. (Teilnahme durch Herrn Geheimrat Flamm.)

Des ferneren war der Verein vertreten am 11. Oktober in der Sitzung der Zentralstelle für das deutsche Transport- und Verkehrsgewerbe. An der Beratung über die Gründung hatte sich der seinerzeitige Geschäftsführer beteiligt. Der Vorstand hat auf Grund des Berichtes eine Beteiligung vorläufig abgelehnt.

Am 2. Dezember Gründungsversammlung des Schiffahrtrats.

Am 16. Dezember Deutscher Wirtschaftskongreß.

Am 17. Dezember Sitzung bei der Schiffahrtsabteilung betreffs Beratung der Anträge des Transportarbeitergewerbes.

Die Mitgliedschaft des Zentral-Vereins beim Internationalen Ständigen Verband der Schiffahrtskongresse, Abteilung Deutschland, blieb auch für 1918 bestehen. Die Verhandlungen wegen Gründung eines mitteleuropäischen Verbandes an Stelle des bisherigen internationalen, sind noch nicht zum Abschluß gekommen, und dürfte die ganze Angelegenheit infolge der plötzlich vollkommen veränderten politischen Konstellation wohl kaum jemals zum Ziele kommen.

4. Mitgliederbewegung.

a) Ehren-, korrespondierende und lebenslängliche Mitglieder.

Als Ehrenmitglied neu zugewählt wurde am 25. März Herr Kommerzienrat Tonne (Magdeburg); leider wurde derselbe wenige Wochen darauf durch den Tod abberufen. Bei den korrespondierenden und lebenslänglichen Mitgliedern ist eine Aenderung im Jahre 1918 nicht eingetreten.

b) Statistik des Mitgliederbestandes.

Am Ende des Berichtsjahres betrug der Mitgliederbestand:

13 Zweigvereine,
13 staatliche Verwaltungen,
95 Magistrate,
75 Handels- und Landwirtschaftskammern,
26 Schiffahrts-, Kanal- und Schiffervereine,
52 sonstige Vereine,
126 Großfirmen,
688 Einzelmitglieder.

In Fortfall kamen 22 Mitglieder, davon durch Austritt 10, durch den Tod 12. Die Verstorbenen sind:

Reedereibesitzer Bartsch (Magdeburg),
Holzgroßhändler Bry (Berlin),
Geheimer Baurat Jahn (Lichterfelde),
Handelskammersyndikus Dr. Kandt (Bromberg),
Justizrat Professor Alexander-Katz (Berlin),
Baurat Klehmet (Gleiwitz),
Bankdirektor The Losen (Düsseldorf),
Reedereidirektor Queisser (Breslau).
Geheimer Regierungsrat Professor Quirl (Aachen),
Kommerzienrat Runge (Wittenberge),
Geheimer Kommerzienrat Strupp (Meiningen),
Königlicher Kommerzienrat Tonne (Magdeburg).

Beigetreten sind im Laufe des Berichtsjahres als körperschaftliche Mitglieder:

Großherzogliche Provinzialdirektion Starkenburg zu Darmstadt.
Magistrat zu Bernburg.
Magistrat zu Neuhaldensleben.
Handelskammer für die preußische Oberlausitz zu Görlitz.
Schiffahrtsverein zu Elbing.
Rigaer Börsenkomitee, Riga.
Bremer Schleppschiffahrtsgesellschaft, Bremen.
Chemische Fabrik „Rhenania“, Hönningen.
Deutsche Schiffsbeleihungsbank zu Berlin.
Niedersächsische Verfrachtungsgesellschaft m. b. H., Hannover.
Jos. Schürmann G. m. b. H., Kohlengroßhandlung und Reederei, Duisburg.
Spree-Havel-Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Stern“, Berlin; außerdem 16 Einzelmitglieder.

5. Finanzlage des Zentral-Vereins.

Die Finanzlage des Vereins wird den Gegenstand eines eingehenden Berichtes des Herrn Schatzmeisters bilden.

6. Tätigkeit der Geschäftsstelle.

Seitens der Geschäftsstelle sind im Berichtsjahre Korrespondenzen in folgendem Umfange erledigt worden:

In Sachen des Zentral-Vereins 2424 J.-Nrn., in Sachen der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“ 790 J.-Nrn., in Sachen des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschiffahrt 43 J.-Nrn. und in Sachen der Schifferunterstützungskasse 7 J.-Nrn.

Die Arbeiten der Schlichting-Stiftung haben auch im Jahre 1918 geruht.

An die Mitglieder des Fachausschusses für Binnenschiffahrt gingen folgende Rundschreiben heraus:

a) Einladung zu einer Sitzung der Rheininteressenten nach Mannheim.

b) Baldige Bearbeitung durch die Vereine gemäß des in der letzten Fachausschußsitzung gefaßten Beschlusses, betreffend Schaffung eines Wasserstraßenministeriums bzw. Errichtung eines Reichschiffahrtsamtes und Berichterstattung an den Zentral-Verein.

c) Aenderung des Kriegswuchergesetzes zwecks Anpassung an die Uebergangswirtschaft (da das Gesetz künftig auch Leistungen erfassen wird).

Am 3. Dezember betreffs Schreibens vom Märkischen Schiffahrtsverein und des Vereins der Dampfschiffsbesitzer und -führer auf den Märkischen Wasserstraßen, daß beim Demobilmachungsamt Fachausschüsse errichtet werden sollen für die Seeschiffahrt, die Binnenschiffahrt, Spedition, Möbeltransport Fuhrgewerbe, Straßen- und Kleinbahnen. Es wurde hierbei um Namhaftmachung geeigneter Vertreter der Binnenschiffahrt gebeten.

Am 11. Dezember: Mitteilung über die auf Wunsch des Herrn Direktor Schilling (Dortmund) und einer Anzahl in Berlin anwesenden Mitglieder des Fachausschusses abgehaltene Besprechung, auf Grund des Rundschreibens vom 3. Dezember. Unter Voraussetzung der Zustimmung der nicht anwesenden Mitglieder des Fachausschusses wurde der damalige Geschäftsführer, Dr. Grotewold, für den beim Reichsamt für wirtschaftliche Demobilmachung bestehenden Fachausschuß für das Verkehrsgewerbe in Vorschlag gebracht. Letzterer soll über die die Binnenschiffhart betreffenden Beschlüsse berichten.

Am 19. Dezember: Abschrift des Berichtes der Sitzung bei der Schiffahrtsabteilung auf Veranlassung der Demobilmachungsamtes unter Hinzuziehung von Vertretern des Reichswirtschaftsamtes, preußischen Handelsministeriums und anderer Interessenten zwecks Beratung der Anträge des Herrn Vortisch, die in der Hauptsache behandelnde Bereitstellung von Geldmitteln für Ausbau und Instandsetzung von Binnenschiffen ehemaliger Kriegsteilnehmer; sofortige Bereitstellung von Materialien zum Ausbau der Fahrzeuge; Bevorzugung der an Land gelegten Fahrzeuge beim Ausbau; Bildung von Frachtausschüssen zur Regelung geordneter Schiffsfrachten unter Hinzuziehung von wirklichen Vertretern der Binnenschiffahrt; Ueberweisung der Güter auf den Wasserweg, soweit es möglich ist; Errichtung eines eigenen Ministeriums für Binnenschiffahrt bzw. eines Reichsschiffahrtsamtes; Aufnahme von geeigneten und von der Schiffahrt gewählten Vertretern in diese Behörde; Regelung der Arbeitsverhältnisse im Betriebe der Binnenschiffahrt.

Größere Eingaben an Behörden und parlamentarische Körperschaften wurden gerichtet:

Am 6. März an das Reichsschatzamt, betreffs Verkehrssteuer.

Am 12. November an das Reichswirtschafts- und Demobilmachungsamt, betreffs Organisation der privaten Binnenschifffahrt und deren stärkere Heranziehung bei Beratungen über die Aufgaben der Binnenschiffahrt.

Am 12. Dezember an das Reichsfinanzministerium, betreffs Erweiterung bzw. Vergrößerung der Schleusenarbeiten, da bei den in Betracht kommenden Stellen die Ansicht besteht, deutsche Kanäle für den Betrieb von 1000 t-Fahrzeugen nicht zuzulassen und Schleusenbreiten nicht auf 12 m festzusetzen.

Am 31. Dezember an das Reichsamt des Innern, betreffs Wahl der Schiffer bei der Nationalversammlung, wonach wahlberechtigte Schiffer mit ihrem Anhang auf Grund eines Ausweises ihrer Heimatsbehörde in einem beliebigen Wahllokal des Ortes, in dem sie sich gerade befinden, zur Wahl zugelassen werden sollen.

Am 19. Februar 1918: Es sei erwähnt, daß an diesem Tage dem Ehrenmitglied des Zentral-Vereins S. M. König Ludwig von Bayern telegraphische Glückwünsche zur goldenen Hochzeit übermittelt wurden.

Außerdem hat sich der Zentral-Verein mit den Fragen der Vertretung der Binnenschiffahrt bei den Reichsbehörden, über den Ausbau des Wasserstraßennetzes, Fragen der Lebensmittelversorgung der Binnenschiffer usw. befaßt.

Im übrigen wurden die Arbeiten der Geschäftsstelle in gewohnter Weise erledigt. Unser Vereinsorgan die „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“, hatte auch im Laufe dieses Berichtsjahres wieder infolge der ständig steigenden Druck- und Papierkosten mit Schwierigkeiten zu kämpfen.

Wir möchten an dieser Stelle den Wunsch aussprechen, daß die Mitglieder des Zentral-Vereins, insbesondere die ihm angeschlossenen Vereine, sich an der Ausgestaltung der Zeitschrift mehr als bisher beteiligen mögen, namentlich durch Uebersendung von Sitzungsberichten, zumal ja nicht sämtliche Vereine über ein besonderes Vereinsorgan verfügen, aber die Vorgänge und Beschlüsse in den Sitzungen der Körperschaften vielfach das Interesse weiter Kreise verdienen und durch die Veröffentlichungen in der Zeitschrift zur Verbreitung beste Gelegenheit geboten ist.

Wir dürfen ferner den Wunsch aussprechen, daß die verehrten Mitglieder die Bibliothek des Zentral-Vereins durch Zuwendung von Büchern fördern; namentlich wäre es wünschenswert, wenn die selbst schriftstellerisch tätigen Mitglieder der Bibliothek ihre Veröffentlichungen zur Verfügung stellen wollten. Ebenso möchten wir unsere verehrten Mitglieder bitten, doch etwas regelmäßiger als bisher dem Verein genaue Angaben von Titeländerungen und namentlich Wohnungsveränderungen bekanntzugeben, da dadurch der Geschäftsstelle viel Zeit und Arbeit erspart wird und auch Zuschriften und Zeitschrift regelmäßiger und pünktlicher zugestellt werden können.

Wir vereinigen uns alle in dem Wunsche, daß wir bald den langersehnten Frieden bekommen mögen, so daß uns die Möglichkeit gegeben ist, an dem Neuaufbau des deutschen Wirtschaftslebens sowie dem zielbewußten Ausbau unserer Wasserstraßen tatkräftig und mit gutem Erfolge mitzuarbeiten. (Bravo!)

Vorsitzender: Hat einer der Herren gegen den Geschäftsbericht oder im Anschluß daran etwas zu bemerken? Das ist nicht der Fall. Dann erkläre ich den Geschäftsbericht hiermit für genehmigt.

Wir kommen zu Punkt 3 der Tagesordnung:

Bericht über die Finanzgebarung des Zentral-Vereins im Jahre 1918.

Ich bitte den Herrn Schatzmeister, uns seinen Bericht zu geben.

Schatzmeister Hugo Heilmann: Meine Herren! Als der Herr Geschäftsführer davon sprach, daß ich Ihnen einen eingehenden Bericht erstatten würde, glaubte ich ein allgemeines Erschrecken bemerkt zu haben (Heiterkeit und Sehr gut!), und deshalb sollen Sie in angenehmer Weise enttäuscht werden, wenn ich nur kurz über die Finanzgebarung des Vereins sprechen will, damit Sie um so mehr Zeit haben, sich dem nachher noch auf der Tagesordnung stehenden Vortrag zu widmen.

Die Einnahmen des letzten Jahres betrugen 39 565,39 M, die Ausgaben 29 080,04 M, so daß 10 485,35 M Ueberschuß gewesen sind, von denen 8000 M wieder angelegt worden sind. Das Vermögen des Zentral-Vereins betrug am 31. Dezember 5433,29 M in bar und 98 749 M in Effekten, die bei dem heutigen Kursstande leider nur einen ungefähren Wert von etwa 75 000 M haben.

An Restanten blieben 869 M übrig, von denen schon einige 40 M eingegangen sind; die Restantenliste ist etwas kleiner als im vorigen Jahre.

Die Schlichting-Stiftung hat sich nicht viel geändert. Das Vermögen beträgt 15 700 M, die heute auch nur einen Wert von 11 503 M und einige Pfennig haben. Bei der Schifferunterstützungskasse sind die Ausgaben minimal gewesen; das Vermögen beträgt 7000 M.

Meine Herren, der Abschluß ist im allgemeinen — wenn Sie nicht wünschen, daß ich Ihnen die Details vorlese (Rufe: Nein!) — dem Vorjahr entsprechend ein verhältnismäßig günstiger gewesen. Der Verein hat in den Jahren, wo wir durch die Kriegs- und Revolutionsverhältnisse gezwungen waren, unsere Tätigkeit

in Deutschland etwas einzuschränken, darauf gesehen, sparsam zu wirtschaften, um für die spätere Friedenstätigkeit wieder voll gerüstet zu sein. Ich muß aber doch erwähnen, daß seit dem Beginn des neuen Geschäftsjahres eine gewisse Ermüdung in der Mitgliedschaft sich bemerkbar macht; es gibt zweifellos eine größere Zahl von Herren, die sich anscheinend überlegt haben, man müsse jetzt seine Ausgaben einschränken und sich von solchen Vereinen möglichst zurückziehen. Meine Herren, das ist ein sehr schwerer Uebelstand, dem Sie alle, wenn Sie Interesse für die Weiterentwicklung unseres Vereins haben, entgegentreten müssen, und ich bin fest überzeugt, daß es nur dieser Anregung bedarf, um Sie anzuspornen, dafür zu sorgen, daß nicht nur keine Mitglieder dem Verein den Rücken kehren, sondern daß wir eine recht große Anzahl neuer Mitglieder dazugewinnen. Ich glaube, dann kann der Verein mit guten Auspizien seine Tätigkeit im neuen Jahre fortführen, und erfreulicherweise scheint das Interesse hauptsächlich in den Kreisen, die diesen wichtigen Fragen, welche der Verein zu lösen hat, näherstehen, doch ein sehr großes zu sein, wie ja die heutige Versammlung beweist.

Ich glaube also, daß Sie mit dem Finanzabschluß ebenso zufrieden sein werden wie mit dem sehr interessanten Geschäftsbericht des Herrn Geschäftsführers, und ich hoffe, daß uns die Friedenszeit Zeit und Gelegenheit gibt, den vielen Wünschen und Bedürfnissen der Binnenschiffahrt, die sich nicht nur im Kriege, sondern auch schon vor dem Kriege geltend gemacht haben und immer dringender werden, zu entsprechen und ihrer Erfüllung immer näher zu kommen. Das ist mein Wunsch für den Verein und für die Zukunft der ganzen deutschen Binnenschiffahrt. (Lebhaftes Bravo!)

Vorsitzender: Wir kommen nun zu Punkt 4:

Bericht über die Prüfung der Jahresrechnung 1918 und Entlastung des Schatzmeisters.

Ich bitte die Herren Rechnungsprüfer, uns ihren Bericht zu geben. Herr Brandenburg, Sie haben wohl die Güte, dazu das Wort zu nehmen.

Reedereibesitzer Richard Brandenburg (Berlin): Meine Herren! Ich kann nur berichten, daß Kasse und Bücher in musterhafter Ordnung gefunden worden sind und auch die Wertpapiere vollzählig vorhanden waren, so daß also keinerlei Anlaß zu irgendwelchen Anständen vorlag. Ich bitte die Hauptversammlung, dem Herrn Schatzmeister Entlastung zu erteilen.

Vorsitzender: Meine Herren! Sie haben die Berichte des Schatzmeisters und der Rechnungsprüfer gehört. Wünscht jemand zu den beiden Berichten das Wort? Das ist nicht der Fall. Erhebt sich ein Widerspruch gegen den Bericht der Rechnungsprüfer? Das ist auch nicht der Fall. Dann erkläre ich diesen Bericht für angenommen und damit die Entlastung des Schatzmeisters für ausgesprochen.

Ich verfehle nicht, dem Herrn Schatzmeister für die große Arbeit, die er im vergangenen Jahre wiederum für die Finanzen unseres Vereins ausgeführt hat, den besonderen Dank auszusprechen, und ich glaube, daß ich darin im Sinne der Versammlung handle. (Allseitige Zustimmung.)

Damit haben wir Punkt 3 und 4 auch erledigt und kommen nun zu Punkt 5:

Neuwahlen der Rechnungsprüfer für das Jahr 1919.

Meine Herren, ich schlage Ihnen vor, Herrn Krause und Herrn Brandenburg zu Rechnungsprüfern zu wählen; ersterer ist wieder zu wählen und Herr Brandenburg muß neu gewählt werden. (Brandenburg: Ich bitte, lieber einen anderen Herren zu wählen!) Ja, wenn Herr Brandenburg durchaus nicht bereit ist, die Wahl anzunehmen, dann bitte ich um einen anderen Vorschlag; Herr Krause hat, soviel ich weiß, seine Bereitwilligkeit zur Annahme der Wahl erklärt. (Zuruf: Herr Brandenburg wird auch wohl annehmen!) Also die Herren nehmen beide an. (Heiterkeit.) Damit ist auch dieser Punkt erledigt.

Wir kommen zu Nummer 6:

Wahlen für den Großen Ausschuß in Gemäßheit der Bestimmungen in § 17,3 und § 18 der Vereinssatzungen.

Dazu gebe ich dem Herrn Geschäftführer das Wort.

Dr. Reichelt: Die Mitglieder des Großen Ausschusses, die in Gemäßheit der Bestimmungen in § 17,3 und § 18 der Vereinssatzungen in diesem Jahr turnusgemäß ausscheiden, sind die folgenden:

Regierungs- und Baurat Bassel, Berlin,
Professor Behrend, Mannheim.
Direktor Blümcke, Mannheim.
Generalsekretär Bromel, Berlin.
Geheimer Baurat Bubendey, Hamburg.
Handelsrichter Burchardt, Berlin.
Geheimer Baurat Doell, Metz.
Regierungs- und Geheimer Baurat Düsing, Magdeburg.
Ministerialrat a. D. Faber, München.
Wasserbauinspektor Faehndrich, Danzig-Neufahrwasser.
Kommerzienrat Flohr, Berlin.
Geheimer Baurat Fr. Gerlach, Danzig.
Geheimer Regierungsrat Professor Grantz, Berlin.
Geheimer Kommerzienrat Gribel, Stettin.
Universitätsprofessor Dr. Lotz, München.
Großkaufmann Henry Lütgens, Hamburg.
Fabrikdirektor Pulvermacher, Kassel.
Reedereidirektor Rischowski, Breslau.
Regierungsrat Schümann, Südende b. Berlin.
Schiffsreeder Karl Stüdemann, Hamburg.
Regierungsrat v. Studnitz, Berlin.
Direktor Tetens, Bremen.
Direktor Vahland, Bremen.
Fabrikbesitzer Dr. Hauff, Stuttgart.
Direktor Rud. Hanne, Breslau.
Direktor Buchloh, i. Fa. Stachelhaus & Buchloh, Mülheim.
Generaldirektor Jaeger, Mannheim.
Kaufmann Rothenbücher, Berlin.
G. Scharrer, Spediteur, Duisburg.
Landgerichtsrat Tourneau, Magdeburg.
Geheimer Oberbaurat Schmick, München.

Mit Ausnahme der Herren Schiffsreeder Stüdemann (Hamburg) und Geheimrat Doell (Metz) haben sämtliche Herren eine etwa auf sie entfallende Wiederwahl angenommen. Von Herrn Geheimrat Doell in Metz ist überhaupt keine Nachricht eingegangen, da augenblicklich keine Postbeförderung nach dort besteht und der an ihn gerichtete Brief an die Geschäftsstelle zurückkam. Sein eventuelles Einverständnis mit der Wiederwahl würde später nachträglich eingeholt werden können.

Verstorben sind: unser lebenslängliches Mitglied Herr Kommerzienrat Ebell, Berlin; ferner die Herren: Justizrat Professor Alexander-Katz, Berlin; Professor Quirll, Aachen; Geheimer Oberbaurat Teuber, Potsdam, und Generalsekretär Dr. Voltz, Kattowitz.

Es scheiden also im ganzen mit den fünf Verstorbenen sechs Herren aus. Der Vorstand schlägt Ihnen vor, sämtliche turnusmäßige Mitglieder wiederzuwählen und als neu aufzunehmen die Mitglieder:

Oberstleutnant Boethke, Berlin-Wilmersdorf, und
Dr. Geisenheimer, Kattowitz.

Vorsitzender: Meine Herren! Wir können die Wahl der Herren in den Großen Ausschuß durch Zuruf vollziehen, und ich möchte vorschlagen, daß wir in dieser Weise vorgehen. Dagegen erhebt sich kein Widerspruch. Dann frage ich, ob jemand dagegen ist, daß die von dem Herrn Geschäftsführer genannten Mitglieder wiedergewählt resp. neugewählt werden. Ein Widerspruch erhebt sich nicht; die betreffenden Herren sind wiedergewählt und die neuen hinzugewählt.

Wir kommen zu Punkt 7:

Aenderungen der Satzungen mit Beschlußfassung.

Meine Herren, hier liegt die Sache folgendermaßen. In der letzten Hauptversammlung ist der Beschluß gefaßt worden, auf Grund der Mitteilungen, die ich Ihnen gegeben habe, eine Kommission für die Neubearbeitung der Satzungen zu bilden. Meine Mitteilungen bezogen sich hauptsächlich darauf, daß es schwierig ist, mit dem großen Apparat des Vorstandes, der jetzt auf 30 Mitglieder angewachsen ist, zu arbeiten und den Zeitläuften und Ereignissen sich anzupassen und möglichst schnell mit ihnen zu gehen. Es sollten die Satzungen auch im Hinblick auf den neu geschaffenen Fachausschuss vervollständigt werden, und es war damals, wie schon erwähnt, eine Kommission gewählt worden, die aus dem Vorsitzenden, dem Schatzmeister, ferner Herrn Justizrat Stein und dem Geschäftsführer bestand. Diese Kommission sollte die Satzungen ausarbeiten. Das ist geschehen, und wir hatten verschiedentlich beraten, um zu einem endgültigen Entschluß zu kommen. Durch die außerordentlich schwierigen Verkehrsverhältnisse und sonstige Störungen, die die Revolution im Gefolge gehabt hat, sind diese Arbeiten natürlich stark beeinträchtigt worden, und so war es uns erst vor kurzer Zeit möglich, einen Entwurf der neuen Satzungen fertigzustellen und ihn gemäß dem Beschlusse der damaligen Hauptversammlung den dem Verein angeschlossenen Korporationen und anderen Vereinen zur Stellungnahme zuzusenden. Leider konnte der Entwurf erst ganz kurz vor dieser Sitzung fertiggesetllt werden, und es haben sich auch natürlich insofern Wünsche ergeben, als es ja naheliegt, daß eine Reihe von Vereinen in die Einzelheiten dieser neuen Satzungen etwas mehr hineinsteigen wollen. Wir haben uns deshalb in der Vorstandssitzung dahin schlüssig gemacht, daß wir eine siebenköpfige Kommission einsetzen möchten, und ich unterbreite Ihnen einen dahingehenden Vorschlag. Die Kommission soll bestehen aus den Herren Hugo Heilmann, Justizrat Stein, Direktor Heesch, Dr. Schmitz, Dr. Karst, Direktor Thielecke und Direktor Schilling. Sie würde bis zum 31. Mai die Satzungen durchzuarbeiten und den Entwurf der Geschäftsstelle einzureichen haben. Dann soll der Vorstand darüber beraten und es soll sofort eine außerordentliche Hauptversammlung einberufen werden, die über diese neuen Satzungen zu beschließen hat. Auf diese Weise würde heute eine Einzelberatung der Satzungen in Wegfall kommen.

Zur Erklärung möchte ich noch sagen, aus welchen Gründen wir dazu gekommen sind, einen Termin für die Ausarbeitung festzusetzen. Bisher war es dem Verein und vor allem dem Vorstand kaum möglich, der Entwicklung der Ereignisse in der Binnenschiffahrt so zu folgen, wie es im Interesse des Vereins und der Binnenschiffahrt notwendig ist. Dafür ist der Apparat zu schwerfällig, und infolgedessen haben wir uns entschlossen,

diese Aenderung, von der ich vorhin sprach, in Vorschlag zu bringen. Wenn wir bisher nach den alten Satzungen, die diese Schwerfälligkeit in sich schließen, weiterarbeiten mußten, so ist es doch erwünscht, im Hinblick auf die ganze Entwicklung und auf die Umwälzungen, die ja dauernd im Vaterlande stattfinden und deren Tragweite wir heute noch gar nicht übersehen können, eine Satzung zu schaffen, die dem Verein ermöglicht, wirklich rasch, intensiv und energisch mit den Ereignissen mitzugehen. Das kann natürlich nur geschehen, wenn die Satzungen einen derartigen Betrieb zulassen, und deshalb haben wir uns, um das Interimistikum, wenn ich mich so ausdrücken soll, nicht zu weit auszudehnen, entschlossen, einen Termin zu setzen, bis zu dem der Entwurf einzureichen sein wird. Nach der Beschlußnahme wird dann so rasch als möglich eine außerordentliche Hauptversammlung zu berufen sein, die endgültig über diese neuen Satzungen zu beschließen haben wird.

Wünscht einer der Herren zu diesem Gegenstande das Wort? Das ist nicht der Fall. Ist jemand dagegen, daß wir in dieser Weise verfahren? Auch das ist nicht der Fall. Dann darf ich wohl feststellen, daß die Kommission gewählt ist, und sie wird ihre Tätigkeit sofort aufnehmen.

Damit wäre Punkt 7 auch erledigt, und wir kommen jetzt zu Nummer 8:

Die definitive Linienführung des Mittellandkananls.

Berichterstatter ist Herr Geheimer Baurat de Thierry. Ich bitte ihn, mit seinem Vortrage zu beginnen.

Berichterstatter Geheimer Baurat Professor de Thierry (Berlin-Grunewald): Meine Herren! Zwischen den Versammlungen im Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, die im vorigen Jahre veranstaltet wurden und in denen Vorträge über die Mittellinie, die Nordlinie und die Südlinie gehalten wurden, und der heutigen, hat die Frage der Vollendung des Mittellandkanals einen wichtigen Schritt getan. Durch die beschlossene Inangriffnahme der Arbeiten auf der Strecke von Hannover bis Peine ist insofern eine Klärung eingetreten, als die Nordlinie aus dem Kreise der Betrachtungen ausgeschieden ist. Es kann sich daher nur noch um die Wahl zwischen Mittellinie und Südlinie handeln.

Die Inangriffnahme der Arbeiten, ohne Entscheidung der Frage der Garantien erst abzuwarten, weist aber meines Erachtens auch darauf hin, daß die Regierung die Absicht hat, die Vollendung des Mittellandkanals nicht davon abhängig zu machen, ob für die eine oder die andere Linienführung einige 100 000 M mehr oder weniger garantiert werden.

Der Beginn der Arbeiten auf der Strecke Hannover—Peine liefert den Beweis, daß die Regierung die Bedeutung des Mittellandkanals für unseren wirtschaftlichen Aufbau durchaus zu würdigen weiß, und ist mit Freuden zu begrüßen. Ebenso erfreulich ist aber auch die Tatsache, daß die Wahl der Linienführung unabhängig von den Garantieleistungen getroffen werden wird; dadurch erscheint die Gewähr geboten, daß rein lokale Interessen bei der Entscheidung ausscheiden werden.

Als die verschiedenen Linienführungen im vorigen Jahr in diesem Kreise erörtert wurden, baten die Interessenten der Südlinie von einer Stellungnahme des Zentral-Vereins zugunsten der einen oder anderen Linie Abstand zu nehmen, bis die im Druck befindliche Denkschrift der Südlinie vorliege. Dieser Wunsch wurde als berechtigt anerkannt. Nachdem aber diese Denkschrift allgemein zugänglich ist, ist für den Zentral-Verein der Augenblick gekommen, seine Ansicht über diese wichtige Frage kundzugeben.

Der Vortrag des Herrn Dr. Wachler über die Südlinie ist ebenso wie die Vorträge des Herrn Professor Franzius über die Mittellinie und des Herrn Wasserbaudirektors Leichtweiß über die Nordlinie in der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" erschienen. Es sind aber außerdem zwei Arbeiten des Herrn Geheimen Baurats Contag über die Südlinie in der Zeitschrift veröffentlicht worden, so daß ich wohl anehmen darf, daß die Mitglieder des Zentral-Vereins über die Einzelheiten der zwei noch zur Entscheidung stehenden Linien genügend unterrichtet sind. Ich darf daher auf eine eingehende Beschreibung der beiden Entwürfe verzichten und werde mich darauf beschränken, einen Vergleich und die Prüfung der zwei Projekte unter folgenden Gesichtspunkten vorzunehmen:

1. hinsichtlich der Linienführung,
2. hinsichtlich des Längenprofils,
3. hinsichtlich der Wasserversorgung und
4. hinsichtlich der Kosten.

1. Bei der Beurteilung der Linienführung eines für das wirtschaftliche Leben Deutschlands so bedeutungsvollen Werkes muß die Frage, ob der Kanal, wie bei der Südlinie, auf 49 km seiner Länge oder nur auf 38 km, wie bei der Mittellinie, braunschweigisches Gebiet durchzieht, vollkommen zurücktreten. Die allgemeinen wirtschaftlichen Interessen sind so schwerwiegend, daß diesen gegenüber die rein lokalen, partikularistischen Interessen zurückgestellt werden müssen. Entscheidend ist die Forderung, eine Wasserstraße zu schaffen, welche das Industriegebiet im Westen in günstigster Weise mit den Hauptverbrauchszentren Braunschweig, Magdeburg, Berlin verbindet und darüber hinaus die Möglichkeit gibt, Getreide und Holz aus den östlichen Provinzen dem Westen zuzuführen. Unsere Seehäfen Hamburg



und Bremen sind die Pforten, durch welche wir mit dem Welthandel in Verbindung treten. Der zu erbauende Kanal muß die beste Verbindung in Gegenwart und in Zukunft zwischen dem Hinterland und den Seehäfen ermöglichen. Es muß in dieser Beziehung derjenigen Linienführung der Vorzug gegeben werden, welche auf dem kürzesten Wege diese Bedingungen erfüllt. Ein Blick auf die Karte genügt, um zu beweisen, daß die Südlinie einen Umweg bedeutet. Die Mittellinie erfüllt daher die gestellten Forderungen in besserer Weise als die Südlinie. Das Ausweichen der Südlinie nach Süden ist aber nicht nur mit einem Umweg verbunden, der für alle Transporte vom Westen nach Berlin eine Verlängerung der Reise um neun Stunden mit sich bringt, sondern bietet noch andere Nachteile. Um von der Südlinie nach Magdeburg und darüber hinaus nach dem Ihlekanal zu gelangen, der nach Berlin führt, müssen die Kanalschiffe zur Elbe hinabsteigen. Durch die Benutzung der Elbe werden in den Jahren großer Wasserknappheit die Frachten nach Magdeburg und nach Berlin in außerordentlich ungünstiger Weise beeinflußt. Es sei daran erinnert, daß in den Jahren 1904 und 1911 die Schiffahrt mit voller Ladung auf der Elbe nur an 151 bzw. 159 Tagen möglich war, daß im Jahre 1911 von Anfang Juli bis Ende Dezember die Elbkähne mit weniger als halber Ladung fahren mußten und die Schiffahrt längere Zeit überhaupt eingestellt werden mußte. Der Uebelstand der schwankenden Frachten würde also bei der Südlinie sich in außerordentlichem Maße bemerkbar machen und bei besonders niedrigen Elbewasserständen der Kanalverkehr völlig lahmgelegt werden. Durch Regulierung der Elbe, durch Zuschußwasser aus Talsperren kann dieser Uebelstand vielleicht etwas gemildert werden, beheben läßt er sich keinesfalls und die Ausnutzung der Tragfähigkeit der Kanalschiffe wird stets von den Fahrtiefen auf der Elbe abhängig sein.

Dieser Nachteil fällt bei der Mittellinie fort, weil der Kanal die Elbe vermeidet und durch eine Kanalbrücke direkt mit dem Ihlekanal verbunden wird. Bei der Mittellinie würden somit die Kanalschiffe stets mit voller Ladung sowohl bis Magdeburg wie darüber hinaus verkehren können. Für die Frachtberechnung ist es daher durchaus nicht gleichgültig, ob ein 1000-t-Kahn jahrein jahraus mit voller Ladung oder monatelang mit nur halber oder gar Viertelladung fahren kann. Für einen Jahresverkehr von 6 Millionen Tonnen habe ich berechnet, daß, abgesehen von der Frachtverteuerung durch den Umweg, die Benutzung der Elbe für Berlin eine Mehrausgabe von etwa 10 Millionen Mark im Jahre an Frachten zur Folge haben würde. Dieser Betrag, der beim Ausbau der Mittellinie erspart würde, ist so beträchtlich, daß er allein schon genügen sollte, um den Ausschlag zugunsten der Mittellinie zu geben.

Die Umleitung des gesamten Kanalverkehrs auf die Elbe und durch Magdeburg oder durch einen Kanal, der die Elbe entlasten sollte, östlich an Magdeburg vorbei, bietet aber noch andere Nachteile, auf die Herr Baurat Hösch in seiner Veröffentlichung in der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt", Jahrgang 1918 hingewiesen hat. Der durchgehende Schleppverkehr auf der Elbe mit Schleppzügen, die häufig eine Länge von mehr als 1 km haben, und der Kanalverkehr, dessen Schleppzüge auf der Elbe wenden müssen, um in den Ihlekanal zu gelangen, lassen sich nicht vereinigen. Die Gefahr von Kollisionen muß mit zunehmendem Verkehr wachsen und wird zweifellos zu einer Erhöhung der Assekuranzprämien führen. Die Fahrt auf der Elbe wird außerdem die Verwendung besonderer Schleppdampfer für diesen Verkehr fordern. Dieser Uebelstand fällt nicht so schwer ins Gewicht; schwerwiegender ist die Frage der Besatzung der Kanalschiffe, deren Patent für die Kanalschiffahrt sie zur Fahrt auf der Elbe nicht berechtigen würde.

Diesen Bedenken gegenüber führen die Interessenten der Südlinie wirtschaftliche Vorteile ins Feld.

Es wird geltend gemacht, daß Bodenschätze, die mangels guter Verbindungen jetzt gar nicht oder nur unvollkommen ausgenutzt werden, der Allgemeinwirtschaft zugänglich gemacht würden, wenn die Südlinie ausgebaut würde.

An erster Stelle wird in der Denkschrift der Südlinie die Braunkohle aufgeführt. Es ist ganz richtig, daß Berlins Bedarf an Braunkohlenbriketten von rund 0,5 Millionen Tonnen im Jahre 1890 auf 1,4 Millionen Tonnen im Jahre 1912 gestiegen ist. Aber eine Ausfuhr von Braunkohle aus dem Kanalgebiet kommt wohl kaum in Frage. Abgesehen davon, daß Braunkohlenbrikette erst auf Eisenbahnwagen verladen werden müßten, um an den Kanal herangebracht zu werden, und sich für den Kanaltransport daher wenig eignen, wird in der Denkschrift der Südlinie mit Recht darauf hingewiesen, daß die Braunkohle in erster Linie zur Erzeugung von elektrischer Energie an Ort und Stelle, in zweiter Linie zur Gewinnung der wertvollen Nebenerzeugnisse zu verwenden sei. In Uebereinstimmung damit stehen die Angaben über die Erzeugnisse von 28 Braunkohlenschwelereien, Mineralöl- und Paraffinfabriken im Kanalgebiet, deren Erzeugnisse, sofern sie überhaupt für die Kanalbeförderung in Frage kommen, doch stets mit der Bahn nach dem nächstbelegenen Hafen rollen werden.

Die kaliverarbeitende Industrie hat ihren Hauptsitz bei Braunschweig, Staßfurt, Bernburg, Halle. Diesen Betrieben wird aber die Mittellinie mit ihrem Bernburger Kanal ebenso gerecht wie die Südlinie. Ja, da die Vereinigung der Kalindustrie sich in der im Frühjahr 1918 in Hannover abgehaltenen Versammlung für die Mittellinie ausgesprochen hat, erscheint die Schlußfolgerung gerechtfertigt, daß die Mittellinie die Forderungen dieser außerordentlich wichtigen Industrie besser erfüllen wird als die Südlinie.

Die Haupterzlagerstätten sind bei Peine und werden unter allen Umständen ihre Produktion auf dem Kanal verfrachten können. Die Erzlagerstätten im Harz, deren Wettbewerbsfähigkeit mit den schwedischen Erzen fraglich erscheint, können um so weniger die Ausführungen der Südlinie rechtfertigen, als sie ohne Eisenbahnvorfracht überhaupt nicht an den Kanal, auch nicht an die Südlinie, herangebracht werden können. Durch einen Stichkanal nach Oschersleben und Crottorf vom Bernburger Kanal aus könnten sie an die Mittellinie herangebracht werden. Weder eine Verhüttung dieser Erze in Oschersleben noch in Börssum läßt sich volkswirtschaftlich rechtfertigen.

Viel wichtiger erscheint es mir aber, daß die Ausfuhr von Erzen, Steinen und Erden, die ohnedies ohne Eisenbahnvorfracht den Kanal nicht erreichen können, durch Ausgestaltung der Eisenbahntarife begünstigt wird, denn die Verschiffung aller Güter muß sich mehr und mehr in besonders günstig gelegenen, mit vollkommenen Verladeeinrichtungen auszubauenden Häfen konzentrieren. Für die Landwirtschaft bietet die Südlinie durch die Senkung des Grundwasserstandes im Bruchgebiet östlich von Börssum gewisse Vorteile. Die Vorteile einer mäßigen Senkung werden aber durch die Nachteile weit überholt, die eine so erhebliche Erniedrigung des Grundwasserstandes, wie sie beabsichtigt wird, nach sich ziehen wird. Denn, wenn zugegeben wird, daß von 5500 ha Wiesen 2500 bis 3000 ha Ländereien der künstlichen Bewässerung bedürfen werden, und man bedenkt, daß das erforderliche Wasser hierfür gar nicht vorhanden sein wird, muß man die Ausführung der Südlinie für diese Gebiete geradezu als verhängnisvoll bezeichnen.

2. Längenprofil. Ich habe in vorstehendem darauf hingewiesen, daß die Südlinie gegenüber der Mittellinie eine Wegverlängerung von rund 40 Tarifkilometer bis zur Elbe mit sich bringen würde. Bei der Trassierung eines Kanals wird man allgemein eine Verlängerung des Weges in den Kauf nehmen, wenn man durch einen Umweg die Anzahl der Schleusen vermindern kann; aber bei der Südlinie liegt gerade der umgekehrte Fall vor. Der Umweg bedingt hier gerade die größere Anzahl der Schleusen. Es wäre also ein grundsätzlicher Fehler, einer Linienführung den Vorzug zu geben, die nicht nur eine Wegverlängerung, sondern auch eine sehr erhebliche Vermehrung der Schleusen mit sich bringt. Die Vollendung des Mittellandkanals ist ohne verlorenes Gefälle nicht möglich, weil zwischen Hannover und der Elbe die Wasserscheide zwischen Weser und Elbe überschritten werden muß. Man ist daher genötigt, eine Scheitelhaltung zu ersteigen und auf der anderen Seite hinabzugehen. Aber das verlorene Gefälle muß, da das Gelände von Süden nach Norden abfällt, um so größer sein, je weiter nach Süden die Kanallinie verlegt wird. So erklärt es sich, daß die Scheitelhaltung, die bei der Mittellinie auf plus 66 N.N. vorgesehen ist, bei der Südlinie 14 m höher, auf plus 80 N. N., liegt. Ich halte es für sehr gut möglich, daß die Scheitelhaltung der Mittellinie etwas tiefer gelegt werden kann. Dagegen ist eine tiefere Lage der Scheitelhaltung der Südlinie wegen der dadurch zu erwartenden Vermehrung der Schädigung der Bruchländereien ausgeschlossen. In dem Vortrag, den Herr Dr. Wachler im vorigen Sommer hier gehalten hat, sprach er davon, daß die Scheitelhaltung auf pluß 77 N.N. gelegt werden sollte. Hiervon ist in der Denkschrift der Südlinie nicht mehr die Rede, offenbar weil erkannt worden ist, daß die dann zu erwartende Schädigung der Landwirtschaft einen geradezu katastrophalen Umfang annehmen würde.

Das verlorene Gefälle, das bei der Mittellinie 16,2 m beträgt, ergibt sich bei der Südlinie zu 33 m, das bedeutet, wenn man lediglich den Höhenunterschied der Scheitelhaltungen berücksichtigt, für jede auf dem Kanal beförderte Tonne eine nutzlose Arbeitsleistung von 14 m/t. Bei einem Jahresverkehr von 6 Millionen Tonnen macht das 84 Millionen Metertonnen im Jahre aus, die durch Gefälle und einen größeren Wasserverbrauch geleistet werden müssen. Diese Eigenschaft der Südlinie fällt um so schwerer ins Gewicht als Argument gegen die Wahl dieser Linie, als die Wasserversorgung der Südlinie auf höchst bedenklichen Füßen steht.

Ein großer Vorzug der Mittellinie liegt darin, daß die Kanalschiffe zwischen Hannover und dem Ihlekanal nur drei Schleusen zu passieren brauchen, während bei der Südlinie acht Schleusen durchfahren werden müssen. Den schon erwähnten Uebelstand der Benutzung der Elbe haben die Interessenten der Südlinie erkannt, denn sie haben den Vorschlag der Ueberbrückung der Elbe, den Professor Franzius bei seiner Mittellinie gemacht hat, aufgegriffen und sagen auch, bei der Südlinie kann man mit einer Kanalbrücke über die Elbe kommen.

Für den Durchgangsverkehr wären allerdings damit die Uebelstände, die mit der Fahrt auf der Elbe verbunden sind, beseitigt und es bliebe nur der Nachteil der Verlängerung der Reisedauer bestehen. Aber mit vollem Recht legt die Stadt und die Handelskammer Magdeburg sehr entschiedenen Einspruch gegen diese Lösung ein, weil für Magdeburg, dessen Hafenanlagen auf dem

linken Elbufer im Norden der Stadt belegen sind, alle Nachteile unvermindert bestehen bleiben. Für Magdeburg bietet die Mittellinie zweifellos die beste Lösung, weil von der Mittellinie der Abstieg zu dem Hafen von Rotensee in einfachster Weise möglich ist, so daß ohne Rücksicht auf die Wasserstände der Elbe die Kanalschiffe stets mit vollem Tiefgang den Magdeburger Hafen erreichen und verlassen können.

3. Wasserversorgung. Die Speisung des Kanals bildet den bedenklichsten Teil des Entwurfs der Südlinie. Bei dem Regierungsentwurf des Jahres 1899 hatte Prüßmann die Wasserverluste durch Verdünstung und Versickerung mit 16 Sekundenlitern für 1 km in Anrechnung gebracht. Hiervon entfallen vier Sekundenliter auf Verluste durch Verdunstung, zwölf Sekundenliter auf die Versickerungsverluste. In dem Entwurf der Südlinie wird dagegen nur mit der Hälfte dieses Betrages, also mit acht Sekundenlitern, für Verdunstung und Versickerung gerechnet. Die Verluste durch Verdunstung stehen fest und müssen mit vier Sekundenlitern angenommen werden, für die Verluste durch Versickerung bleiben daher nur vier Sekundenliter, also nur ein Drittel des zweifellos auf Grund sehr reiflicher Erwägungen angenommenen Betrages übrig. Neuerdings ist von Herrn Ministerialdirektor Sympher angeregt worden, die Wasserspiegelbreite des Kanals auf 33 m, und die Wassertiefe auf 3,5 m zu bringen, um den Kanal für 1200-t-Schiffe fahrbar zu machen. Dieser Vorschlag ist mit Freuden zu begrüßen, dadurch wird aber die Wasserversorgung der Südlinie noch mißlicher, weil die Vergrößerung der Wasserspiegelbreite und der Wassertiefe größere Verluste durch Verdunstung und Versickerung zur Folge hat.

Die Vergrößerung der Schleusenbreiten auf 12 m, die von Herrn Ministerialdirektor Sympher in Vorschlag gebracht wird, würde ebenfalls eine Erleichterung der Schiffahrt mit sich bringen, aber auch diese Maßnahme würde einen größeren Wasserverbrauch bei den Schleusungen nach sich ziehen. Wie steht es nun mit der Deckung dieses Wasserbedarfs? Bei der Mittellinie ist die Möglichkeit gegeben, den Wasserbedarf des Kanals ohne Pumpkosten aus der Leine, Innerste, Oker und Bode zu decken. Bei zunehmendem Verkehr, der auch einen größeren Wasserverbrauch für Schleusungszwecke mit sich bringt, wird die Anlage von Talsperren im Harz sich empfehlen, aber, die Inbetriebnahme des Kanals ist bei der Mittellinie keineswegs von der Fertigstellung der Harztalsperren abhängig. Es stehen auch genügende Wassermengen zur Verfügung, um aus der Scheitelhaltung nicht nur den Hauptkanal, sondern auch um den Kanal nach Staßfurt-Bernburg zu speisen.

Die Versorgung der Südlinie hängt in der Hauptsache von der Bode ab und setzt voraus, daß sieben Talsperren im Gebiete der Bode erbaut werden, außerdem ist eine Talsperre in der Oker, der Innerste und der Ecker vorgesehen. Um die Scheitelhaltung zu speisen, soll die Bode unmittelbar in den Kanal eingeleitet werden. Von den sieben in Aussicht genommenen Bodetalsperren würden drei mit einem Gesamtstauraum von 36,9 Millionen Kubikmeter Naturschönheiten von großem Werte vernichten. Die Erhaltung unserer Naturschätze fordert, daß der Bau dieser drei Talsperren (bei Rotehütte, Wendefurth und an der Prinzensicht) unterbleibt. Aber auch selbst, wenn alle Bodetalsperren erbaut würden, ist die Versorgung des Kanals sehr schlecht bestellt und die tatsächlich in der Denkschrift der Südlinie nachgewiesene Wassermenge beträgt nicht einmal 40% des Wasserbedarfs.

Bedenkt man nun, daß bei Trockenheit 2500 bis 3000 ha der Bruchländereien infolge der in der Scheitelhaltung vorgenommenen Senkung des Grundwasserstandes der künstlichen Anfeuchtung bedürfen würden, so erkennt man sofort, daß der Kanal kaum jemals in der Lage sein wird, Wasser in den unteren Lauf der Bode abzugeben. Das Anlaßwehr, welches an der Nordseite des Kanals zur Versorgung der unteren Bode vorgesehen ist, wird also bei starkem Kanalverkehr schwerlich je in Tätigkeit treten können. Es müßten vielmehr von vornherein Pumpwerke vorgesehen werden, um das notwendige Wasser aus der Saale, aus der Weserhaltung oder aus der Elbe in die Scheitelhaltung hinaufzupumpen. Bei der hohen Lage der Scheitelhaltung müßte das Wasser 30 bis 38 m hochgepumpt werden. Der Betrieb des Kanals müßte daher dauernd mit diesen Kosten belastet werden. Hierbei darf aber auch nicht außer acht gelassen werden, daß dem Wasserbedarf der Südlinie ein Jahresverkehr von 6 Millionen Tonnen zugrundegelegt ist, während die Wasserversorgung der Mittellinie für einen Jahresverkehr von 10,8 Millionen Tonnen sichergestellt ist.

Die Frage der Wasserversorgung des Kanals ist somit bei der Südlinie so unbefriedigend gelöst, daß dieser Grund allein ausreicht, um die Wage zugunsten der Mittellinie ausschlagen zu lassen.

4. Kosten. Bei einem Werk, das eine so ungeheuere Bedeutung für den wirtschaftlichen Wiederaufbau Deutschlands besitzt, wie der Mittellandkanal, kann selbstverständlich die Frage der Baukosten keinen entscheidenden Einfluß auf die Wahl der Linienführung ausüben. Die reinen Baukosten können aber auch deshalb nicht ausschlaggebend sein, weil derjenigen Linienführung der Vorzug gegeben werden muß, die sich im Betriebe als zu allen Zeiten, namentlich in Zeiten außergewöhnlicher Trockenheit, als unbedingt zuverlässig erweist und den größten wirtschaftlichen Nutzen gewährt. Legt man aber diese Gesichtspunkte als maßgebend zugrunde, so ist auch in dieser Hinsicht die Südlinie im Nachteil gegenüber der Mittellinie. In der Denkschrift der Südlinie werden zwar die Baukosten der Südlinie zu 172,30 Millionen Mark, diejenigen der Mittellinie zu 181,34 Millionen angegeben. Bei dem Vergleich dieser beiden Zahlen muß zunächst berücksichtigt werden, daß die Mittellinie von vornherein mit doppelten Schleusen, die Südlinie dagegen mit nur einfachen Schleusen versehen werden soll. Die Verfasser des Entwurfs der Südlinie geben ohne weiteres zu, daß die Grenze der Leistungsfähigkeit der Südlinie bei einem Jahresverkehr von 6 Millionen Tonnen erreicht wird und daß voraussichtlich nach zwölf Jahren der Bau von sieben neuen Schleusen, neben den zuerst angelegten, erforderlich werden wird. Bei der Mittellinie dagegen werden die Schleusen, und die Leistungsfähigkeit einer Wasserstraße hängt letzten Endes von der Leistungsfähigkeit der Schleusenanlagen ab, für einen Jahresverkehr von annähernd 11 Millionen Tonnen ausreichen. Ist es schon, nach meiner Auffassung, ein grundsätzlicher Fehler, eine Wasserstraße, deren Verkehr innerhalb kurzer Zeit eine so starke Zunahme erwarten läßt, nicht sofort dementsprechend auszubauen, so drängen noch andere Gründe zu dem Entschluß, die Anlage von Doppelschleusen von vornherein in Aussicht zu nehmen. Tritt die Notwendigkeit von Reparaturarbeiten an einer Schleuse ein, so muß bei einfachen Schleusen der Gesamtverkehr des Kanals zum Stillstand gebracht werden. Durch die Anlage von Doppelschleusen wird diese Gefahr abgewendet und die Wichtigkeit des Mittellandkanals fordert gebieterisch, daß alle Maßnahmen zu einer ungestörten Aufrechterhaltung des Kanalverkehrs, schon bei dem ersten Ausbau des Kanals, getroffen werden. Ich bin aber auch der Ansicht, daß der Kanalverkehr sich viel schneller entwickeln und die Anlage von Doppelschleusen notwendig machen wird, als die Anhänger der Südlinie annehmen. Es sei ja doch eine allgemein bekannte Tatsache, daß unsere Eisenbahntarifpolitik bisher der freien Entwickelung des Verkehrs auf unseren Wasserstraßen außerordentlich hinderlich war. Die Notlage unserer Finanzen wird wohl zu einer gründlichen Revision dieser Tarifpolitik führen und es unterliegt keinem Zweifel, daß der Güterverkehr auf unseren Wasserstraßen, wenn er sich erst ohne Hemmungen frei entwickeln kann, einen außerordentlichen Umfang annehmen wird. Jedenfalls können statistische Voraussagen, die auf den Tarifen vor dem Kriege basieren, für die künftige Entwickelung des Verkehrs auf dem Mittellandkanal nicht als maßgebend anerkannt werden.

Geht man aber davon aus, daß auch bei der Südlinie sofort Doppelschleusen gebaut werden, so stellen sich die Baukosten der Südlinie wesentlich höher als diejenigen der Mittellinie. Berücksichtigt man ferner, daß die Betriebskosten von neun Schleusen mehr als doppelt so hoch werden als diejenigen von vier[1]), daß aber außerdem bei der Südlinie Pumpwerke gebaut werden müssen, um das fehlende Wasser aus der Saale, der Weserhaltung und der Elbe der Scheitelhaltung zuzuführen, daß die Wasserentnahme aus der Saale und der Fortfall des Bodezuflusses (weil das ganze Bodewasser bei Oschersleben in den Kanal geleitet wird und dort verbraucht wird) einen Ausbau der Saale von Bernburg bis zur Einmündung in die Elbe notwendig machen wird, und schließlich, daß die Bewässerung von 2500 bis 3000 ha Bruchländereien erhebliche Anlage- und dauernde Betriebskosten verursachen wird, die in dem Kostenanschlag der Südlinie gar nicht vorgesehen sind, so gelangt man zu dem Ergebnis, daß die Mittellinie auch hinsichtlich der Baukosten wesentlich günstiger ist als die Südlinie.

5. Schlußfolgerungen. Man kann mit Freuden begrüßen, daß in der neuen Verfassung des Deutschen Reiches für die Ausgestaltung der künftigen Verkehrspolitik nicht mehr partikularistische, sondern die Gesamtinteressen des ganzen Reiches maßgebend sein werden. Es besteht nirgends ein Zweifel darüber, daß die Fertigstellung des Mittellandkanals unbedingt notwendig ist, um unser wirtschaftliches Leben aus dem Zusammenbruch nach dem furchtbaren Kriege einer besseren Zukunft entgegenzuführen. Bei der Entscheidung über die definitive Linienführung muß derjenigen Linie der Vorzug gegeben werden, welche uns die größten Vorteile für unsere künftige Stellung im Welthandel in Aussicht stellt. Wir werden in höherem Maße als bisher auf das Ausland angewiesen sein, um die Rohstoffe, deren unsere Industrie bedarf, zu beziehen. Diese Rohstoffe werden über unsere Seehäfen eingeführt und so ist es selbstverständlich, daß die günstigste Verbindung zwischen unseren Seehäfen und dem Netz unserer Wasserstraßen angestrebt werden muß. Die Transportkosten für alle Massengüter und für alle diejenigen Güter, die auf dem Wasserwege ausgeführt werden können, müssen möglichst niedrig sein, wenn unsere Erzeugnisse auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig sein sollen. Bei der außerordentlichen Bedeutung von Kohle und Eisen für unsere Industrie müssen wir dahin streben, die Frachten von den Produktionsstellen dieser Güter

[1]) Es sind hierbei die Schleußen des Elbabstiegs bei der Südlinie, wie auch die Schleusen des Abstiegs von der Mittellinie zum Hafen bei Rotensee mitgerechnet und für beide Linien die Schleusen bis zum Ihlekanal gezählt.

nach den Industriezentren nach Möglichkeit zu verbilligen. Den Einwand, daß beispielsweise der Bezug von Steinkohlen aus Rheinland-Westfalen sich für Berlin nur um 20 Pfennig teurer stellen würde, wenn statt der Mittellinie die Südlinie ausgebaut würde, kann man unmöglich gelten lassen. Ganz abgesehen davon, daß diese Frachtverteuerung viel zu gering veranschlagt ist, müßten wir derjenigen Linienführung den Vorzug geben, die uns selbst nur Bruchteile dieser Summe als Nutzen in Aussicht stellt, weil selbst ein kleiner Betrag, mit Millionen von Tonnen multipliziert, schwer ins Gewicht fällt. Die Verwendung von 1000-t- oder 1200-t-Kähnen wird auf große Entfernungen eine wesentliche Verbilligung der Frachten ermöglichen. Dies wird aber nur dann möglich sein, wenn diese Fahrzeuge vollkommen ausgenutzt werden. Alle vermeidbaren Liegezeiten müssen ausgeschaltet werden. Wir müssen dahin streben, nicht etwa eine große Anzahl von unvollkommenen Lösch- und Ladestellen an unseren Kanälen anzulegen, sondern an den großen Verkehrsmittelpunkten auf das beste eingerichtete Hafenanlagen auszubauen, welche eine rasche Abfertigung der Kanalschiffe ermöglichen. Braunschweig und Magdeburg sind die gegebenen Punkte, an welchen sich der Ausbau derartiger Häfen rentieren wird, weil eine hochentwickelte Industrie in diesen Städten schon ansässig ist.

Aus diesen Gründen kann nur diejenige Kanallinie in Frage kommen, welche die kürzeste, zuverlässigste und wirtschaftlichste Verbindung zwischen dem Westen und Braunschweig, Magdeburg und Berlin bildet. Der definitive Ausbau des Mittellandkanals kann daher nur nach der Mittellinie erfolgen. (Lebhaftes Bravo! und Händeklatschen.)

Vorsitzender: Meine Herren! Wir treten in die Diskussion des Vortrags ein. Das Wort hat zuerst erbeten Herr Best aus Ottock, Post Deschowitz, Kr. Oppeln. Ich glaube, daß es im Hinblick auf die große Zahl der Redner, die sich bis jetzt gemeldet haben, zweckmäßig ist, daß wir die Redezeit auf höchstens eine Viertelstunde beschränken; sonst werden wir heute abend nicht mehr fertig. (Zustimmung.)

Die Fortsetzung der Diskussion mit angenommener Entschliessung wird wegen Raummangels in der nächsten Nummer zum Abdruck gebracht.

Die Schriftleitung.

Zur Frage der Verstaatlichung und Organisation der Schiffahrt

Von Dr. Mathies, Syndikus der Handelskammer in Hamburg.

Der Aufsatz des Herrn Dr. Grotewold in Heft 23/24 des vorigen Jahrgangs dieser Zeitschrift: „Alte Mängel unserer Verkehrspolitik und deren Heilung“ gibt Anlaß, sich mit seinem Inhalt in einigen Punkten näher zu beschäftigen.

Da ist zunächst die Frage der Verstaatlichung der Schiffahrt, und zwar sowohl der See- wie der Binnenschiffahrt. Was zunächst die Seeschiffahrt anlangt, so behauptet Herr Dr. Grotewold, daß die großkapitalistische Entwicklung der Reedereigesellschaften der Verstaatlichung erheblich vorgearbeitet habe. Er weist ferner darauf hin, daß diese Gesellschaften einen großen Teil ihres Schiffsparkes verloren haben und zur Ersatzbeschaffung Staatshilfe in Anspruch nehmen. Allerdings erklärt sich Herr Dr. Grotewold „aus praktischen Gründen“ höchstens mit einer Verstaatlichung des Aktienbesitzes, nicht aber mit einer solchen der Betriebsführung einverstanden.

So einfach liegen die Verhältnisse in der Seeschiffahrt denn nun doch nicht. Allerdings ist man durch die Abgeschlossenheit unserer Wirtschaft in den viereinhalb Kriegsjahren vielfach nur zu sehr geneigt, alles durch eine rein binnenwirtschaftliche Brille anzusehen. Das ist aber in bezug auf die Seeschiffahrt im höchsten Grade gefährlich. Bei ihrer Beratung müssen alle binnenwirtschaftlichen Gesichtspunkte so gut wie ganz ausscheiden. Die Seeschiffahrt ist durchaus international. Ihr Betätigungsfeld ist das freie Meer. Jede Einschränkung der Bewegungsfreiheit — und eine solche wäre unzweifelhaft die Folge einer Verstaatlichung, weil jeder Staatsbetrieb schwerfälliger arbeitet als ein privater —, die der deutschen Schiffahrt aus irgendwelchen Rücksichten auferlegt wird, äußert sich als eine Beeinträchtigung ihrer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber ihrer ausländischen Konkurrenz. Wegen der Internationalität der Seeschiffahrt fehlen dem Deutschen Reiche ferner die Machtmittel, die sonst wohl innerhalb des Reichsgebiets angewandt werden können, um die Benutzung eines verstaatlichten Unternehmens zu erzwingen. Theoretisch wäre es ja allerdings denkbar, daß das Deutsche Reich die deutschen Kaufleute zwänge, ihre aus- und eingehenden Güter auf deutschen Schiffen zu verladen. Praktisch würde jedoch eine solche Maßnahme erfolglos bleiben, weil der deutsche Kaufmann, wenn er durch die Benutzung deutscher Schiffe benachteiligt würde, eingehend statt fob überseeischen einfach cif deutschen Hafen kaufen und ausgehend fob deutschen Hafen verkaufen würde.

Man hat wohl darauf hinweisen zu können geglaubt, daß eine verstaatlichte Schiffahrt rationeller arbeiten würde als die private, weil sie nicht die Fülle von Niederlassungen und Agenten brauche wie die privaten Reedereien, da die Konsulate die Geschäfte mitbesorgen können. Dies Argument ist falsch, denn ganz abgesehen davon, daß festbesoldete Beamte nicht dasselbe leisten werden wie freie Kaufleute, die aus Gründen des Wettbewerbs und des Verdienstes an dem Umfang ihres Geschäftes interessiert sind, müßte nicht nur das Personal der deutschen Konsulate entsprechend vermehrt, sondern auch sehr viele Wahlkonsulate in Berufskonsulate verwandelt bzw. neue Konsulate geschaffen werden. Die gleichen Kosten würden also nur auf einem anderen Konto erscheinen. Billiger würde eine verstaatlichte Reederei also sicher nicht arbeiten, dafür aber schwerfälliger. Ist das nun einmal eine unvermeidliche Begleiterscheinung eines Staatsbetriebes, so würde sich diese in der Schiffahrt besonders fühlbar machen. Gerade bei ihr heißt es, jede Gelegenheit ausnutzen und beweglich und schnell entschlossen sein. Die sicherste Gewähr dafür bietet die private Konkurrenz. Ganz hat sich auch Herr Dr. Grotewold anscheinend solchen Erwägungen nicht verschließen können, indem er besonders die Trampschiffahrt als für den Staatsbetrieb ungeeignet erklärt.

Ferner darf auch der Umstand nicht außer acht gelassen werden, daß sich nach dem Kriege in den feindlichen und infolge der feindlichen Verhetzung auch in den neutralen Ländern eine erhebliche Abneigung gegen alles Deutsche bemerkbar machen wird. Diese wird sich ungleich stärker gegen ein Unternehmen des Reiches äußern als gegen private Firmen. Es wird in dieser Beziehung auch durchaus gleichgültig sein, ob das Reich die Betriebsführung übernommen oder nur den Aktienbesitz verstaatlicht hätte. Ueberhaupt wäre durch letzteres gegenüber dem ersteren nichts gewonnen, da der Staat als Eigner des Aktienkapitals sicherlich in die Betriebsführung hineinreden würde und sich deshalb schwerlich bedeutende Männer finden würden, die unter diesen Umständen die Leitung übernehmen würden. Warum sollte ferner der Staat die Aktien übernehmen? Allenfalls doch, um den Gewinn der Reedereien für sich in Anspruch zu nehmen, denn die Sozialisierung ist keine Maßnahme, die nur um ihrer selbst willen ergriffen wird. Nun hat aber in den letzten Jahren vor dem Kriege die Durchschnittsdividende der großen deutschen Reedereigesellschaften nur 6 bis 6½ Prozent betragen. Und nach dem Kriege werden sie auf lange nicht einmal solche Sätze erzielen, denn sie werden schwer gegen die ausländische Konkurrenz anzukämpfen haben, die während der Kriegsjahre, während deren die deutsche Reederei nur Verluste erlebt, gewaltig verdient hat und wohlgerüstet in den Kampf geht.

Endlich wird auf die finanzielle Hilfe des Reiches hingewiesen, die die deutschen Reedereien in Anspruch genommen haben. Schon bei der Beratung des Reichsgesetzes über den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte hatte ein unabhängiger Sozialist den Antrag gestellt, als Aequivalent für die Unterstützung eine Gewinnbeteiligung des Reiches festzusetzen. Indessen handelt es sich bei den vom Reich gezahlten Beihilfen nicht um eine Subvention, sondern um eine Entschädigung für die Verluste, die die deutschen Reedereien erlitten haben, weil das Reich ihre Schiffe nicht zu schützen vermochte. Die Lage ist also genau die gleiche wie die der durch den Einfall der Russen geschädigten Ostpreußen, denen ihr Schaden ersetzt wurde. Allerdings haben diese ihren vollen Schaden ersetzt erhalten, während die Reeder für ihre Ersatzbauten trotz der Beihilfen des Reiches schon vor der mit der Revolution eingetretenen Lohnsteigerung mindestens noch einmal den vollen Friedenswert der verlorengegangenen Schiffe aus der eigenen Tasche zahlen mußten. Der Grundsatz, daß das Reich für die Leistung der Beihilfen, die, wie gesagt, in Wahrheit Entschädigungen sind, Gewinnbeteiligung am Verdienst der Reedereien verlangen könnte, würde, bis zum Ende durchgeführt, dazu führen, von dem Kriegsbeschädigten, dem das Reich einen künstlichen Arm gegeben hat, zu verlangen, daß er deswegen dem Reich von allem, was er mit dem Arm verdient, einen Anteil abgeben soll.

Für die Binnenschiffahrt kommen zum großen Teil dieselben Gesichtspunkte in Frage wie für die Seeschiffahrt. Man ist allerdings gewohnt, bei der Binnenschiffahrt den internationalen Charakter nicht genügend zu beachten, durch den sie sich von der Eisenbahn, die sonst zum Vergleich herangezogen wird, wesentlich unterscheidet und der in Zukunft noch mehr hervortreten wird als früher. Alle großen Ströme, die die Hauptverkehrswege Deutschlands bilden, sind nicht national. Am Rhein wird — wenn man von der Schweiz ganz absieht — neben Holland jetzt auch Frankreich als Uferstaat auftreten. Auf der Elbe wird der neue Tschechenstaat erscheinen. Die Zahl der an der Donauschiffahrt beteiligten Staaten ist noch gar nicht abzusehen. Auf der Weichsel wird Polen mitreden. So bleiben als rein deutsche Ströme nur die Weser und die Oder, und selbst bei der letzteren können wir das angesichts der trostlosen Lage Deutschlands nicht einmal mit völliger Bestimmtheit sagen und müssen mit der Möglichkeit rechnen, daß auch an ihr Polen erscheint. Bei dem Zusammenhang der einzelnen Stromgebiete untereinander, der sich nach der Vollendung des Mittellandkanals

mit Ausnahme der Donau über alle Flüsse erstrecken wird, und der dann eintretenden völligen Freizügigkeit der Schiffahrt wird sich der Internationalismus noch stärker geltend machen. Eine Verstaatlichung der deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen würde daher nur die ausländische Konkurrenz begünstigen. Hinzu kommt, daß auch die Gefahr der Abwanderung der deutschen Unternehmen nach dem Auslande besteht. Diese Gefahr ist schon aus der Zeit vor dem Kriege bekannt. So herrschte in den großen Schiffahrtsgesellschaften auf der Elbe das österreichische Kapital in steigendem Maße vor. Und am Rhein hörte man die Klage, daß die deutschen Schiffer nach Holland abwanderten, weil sie dort freier gestellt waren. Das ist z. B. auch bei den Verhandlungen über den Entwurf der Verordnung über den Befähigungsnachweis der Schiffer von den Rheinschiffahrtsinteressenten stets besonders hervorgehoben und von der Regierung als begründet anerkannt. Bekanntlich sind es nicht gerade die schlechtesten Elemente, die den behördlichen Zwang am wenigsten ertragen, sondern gerade die rührigsten und darum wirtschaftlich wertvollsten.

Es muß schon in diesem Zusammenhange, worauf später noch in Verbindung mit der Frachtbildung und dem Verhältnis der Schiffahrt zur Eisenbahn zurückzukommen sein wird, davor gewarnt werden, die Erfahrungen, die die Schiffahrtsabteilung während des Krieges mit ihrer Organisation gemacht hat, restlos für die Friedenszeiten verwerten zu wollen. Daß die Schiffahrtsabteilung Großes geleistet hat, soll keineswegs verkannt werden. Aber daß sie es konnte, lag zum großen Teil mit daran, daß sie, ausgestattet mit nur durch die besonderen Verhältnisse des Krieges gerechtfertigten Machtbefugnissen und mit riesigen Zuschüssen des Reiches, unter abnormen Verhältnissen und unter fast gänzlicher Ausschaltung ausländischer Konkurrenz arbeitete. Ueberdies waren die Transporte, die von irgendwie nennenswerter Bedeutung waren, fast ausschließlich solche der Heeresverwaltung oder der großen zentralisierten Kriegsgesellschaften bzw. solche von Kohle und Erzen, die ebenfalls von einzelnen Zentralstellen aus dirigiert werden konnten. Dagegen fehlte der private Güterverkehr fast ganz, der in Friedenszeiten das Hauptkontingent stellt.

Eine Verstaatlichung der Binnenschiffahrt wäre ungleich umständlicher als eine solche der Seeschiffahrt, weil in der ersteren neben den großen Gesellschaften Tausende von Privatschiffern existieren, deren Fahrzeuge einzeln enteignet werden müssten. Alle diese selbständigen Privatschiffer zu Lohnangestellten des Staates herabzudrücken, wäre eine im höchsten Grade mittelstandsfeindliche Maßnahme. Es darf überdies bezweifelt werden, ob die Mehrzahl der Leute unter solchen Umständen überhaupt beim Schiffergewerbe bleiben würde, da gerade die Selbständigkeit einen großen Reiz ausübt und auch bei der Bemannungsfrage vielfach Familienangehörigkeit eine Rolle spielt.

Aus finanziellen Gründen dürfte endlich eine Verstaatlichung der Binnenschiffahrt nicht in Frage kommen, es sei denn, daß die Staatsbahnen sich auf diese Weise einen in Friedenszeiten unbequemen Konkurrenten vom Halse schaffen wollten. Denn die Erträge der Binnenschiffahrt sind überaus mässige. Einer Verstaatlichung könnte man, wenn man sie nicht, wie das unter den jetzigen Verhältnissen allerdings manche tun, als Selbstzweck betreiben will, allenfalls unter dem Gesichtspunkt der Zusammenfassung des gesamten Verkehrswesens unter einheitlichen Gesichtspunkten, zumal in Anbetracht der jetzigen und voraussichtlich noch längere Zeit bestehenden Schwierigkeiten, das Wort reden. Auf diesem Punkte berührt sich die Frage mit der anderen von Herrn Dr. Grotewold behandelten, der Organisation der Schiffahrt im Falle der Nichtverstaatlichung. Herr Dr. Grotewold fordert die Aufrechterhaltung und den zweckmäßigen Ausbau der Kriegsorganisation der Binnenschiffahrt, damit zwischen ihrer Tarifpolitik und der der Eisenbahn ein Einklang geschaffen und die Schiffahrt unter Verzicht auf die Anpassung ihrer Frachten an Angebot und Nachfrage von Schiffsraum möglichst zu festen Tarifen übergehen könne. Voraussetzung dafür, daß dies wirksam geschehen könnte, wäre die ausschließliche Monopolstellung der Schiffahrtsorganisation. Diese wird sich indessen angesichts der schon oben besprochenen Internationalität der Binnenschiffahrt, zumal bei unserer jetzigen politischen Ohnmacht, nicht erreichen lassen, denn die Nachbarstaaten werden sich weder von dem Verkehr zwischen den deutschen Stationen ausschließen lassen, noch sich den Anordnungen der deutschen Organisation fügen. Der fremde Schiffsraum wird daher nach wie vor, wenigstens nach unten hin, durch Angebot und Nachfrage die Höhe der Frachten bestimmen, der sich die deutsche Organisation wohl oder übel anpassen müßte. Herr Grotewold befürwortet ferner Tarifverträge zwischen der Eisenbahn und der Schiffahrt nach Art des Levantetarifs. Auch hiergegen ist Einspruch zu erheben. Allerdings würde es dadurch in gewissem Umfange möglich sein, der Schiffahrt auch in normalen Zeiten Verkehre zuzuführen, die sonst ausschließlich der Bahn vorbehalten waren. Das gleiche wäre indessen dadurch zu erreichen, wenn den Seehafenausnahmetarifen entsprechende Ausnahmetarife der Bahn nach den binnenländischen Umschlagplätzen eingeführt würden. Dann würde die Schiffahrt schon von selbst gezwungen, ihrerseits die Frachten nicht über eine bestimmte Höhe hinaufzusetzen, weil andernfalls der direkte Bahntransport nach den Seehäfen wieder billiger wäre. Indessen bedarf die ganze Frage der Ausnahmetarife nach den binnenländischen Umschlagplätzen noch der Erwägung unter dem Gesichtspunkte der deutschen Seehafeninteressen. Bekanntlich standen die deutschen Nordseehäfen Hamburg und Bremen schon vor dem Kriege im schwersten Kampfe gegen Rotterdam und Antwerpen. Dieser wird nach dem Kriege nicht nur unvermindert wieder aufleben, sondern die deutschen Häfen auch in einer unverhältnismäßig viel ungünstigeren Stellung zeigen, da das gesamte deutsche Wirtschaftsleben infolge der mehrjährigen Abgeschlossenheit und des vernichtenden Ausganges des Krieges schwer daniederliegt und die jetzt feindlichen Staaten alles daran setzen, um es nicht wieder hochkommen zu lassen, wozu auch die Bevorzugung der nichtdeutschen Nordseehäfen gehören wird, von dem Raub der deutschen Handelsflotte gar nicht zu reden. Nun gehört schon der ganze Westen des Reiches, der zugleich das industriell entwickeltste Gebiet umfaßt, zur Einflußsphäre von Antwerpen und Rotterdam. Es ist gegenüber früheren Jahren schon auf Kosten der deutschen Seehäfen erweitert durch den Bau des Rhein-Herne-Kanals und wird es noch mehr durch die Lippekanalisierung und den Ausbau des Mains. Wollte man nun Ausnahmetarife nach den Umschlagplätzen am Rhein einführen, so würde dadurch der Einfluß des Rheins und damit von Rotterdam und Antwerpen weit in das jetzige Hinterland der deutschen Seehäfen hineingetragen und diese zugunsten der ausländischen schädigen.

Ganz allgemein muß gefordert werden, daß der Staat sich aller Eingriffe in die Schiffahrt enthält und daß alle während des Krieges unter dem Drucke der Not der Zeit entstandenen zwangsweisen Organisationen und Bestimmungen wieder beseitigt werden, sobald es die Verhältnisse, besonders der Zustand der Eisenbahnen, wieder erlauben. Vor allem muß die Schiffahrtsabteilung baldmöglichst abgebaut, bzw., wenn sie als militärische Einrichtung bestehen bleiben soll, ihrer wirtschaftlichen Befugnisse entkleidet werden. Wenn auch oft genug erklärt ist, daß dies geschehen solle, so sind doch bisher nicht die geringsten Anzeichen in dieser Beziehung zu bemerken. Im Gegenteil wird vor der Hand weiter organisiert. So hat die Schiffahrtsabteilung noch durch Verfügung vom 14. Februar 1919 die zwangsweise Bildung eines Schiffer-Betriebsverbandes der Märkischen Wasserstraßen angeordnet und die Bildung entsprechender Zwangsorganisationen für das Gebiet der Oder, der vorpommerschen Gewässer und der Elbe in die Wege geleitet. Sie hat ferner eine neue Stelle bei der deutschen Gesandtschaft in Holland errichtet, um die Lebensmitteltransporte der Entente zu dirigieren. Es kann daher von allen Kreisen des deutschen Handels und des deutschen Verkehrs nicht dringend genug der Ruf nach Freiheit der Schiffahrt erhoben und immer wieder erneuert werden, und es muß allen Bestrebungen für die Aufrechterhaltung der Zwangswirtschaft oder gar deren Ausdehnung nachdrücklich entgegengetreten werden.

Die Saale und ihre Schiffahrt

Nachdem ich die unter vorstehender Ueberschrift in der Nummer der Vereinszeitschrift für Binnen-Schiffahrt gebrachten Ausführungen niedergeschrieben hatte, erhielt ich ein Heft „Die Güterschiffahrt auf der Saale und Unstrut von Dr. J. Remme" (Heft 5 von „Moderne Wirtschaftsgestaltungen", herausgegeben von Kurt Wiedenfeld, Bonn 1918, A. Markus und E. Webers Verlag Dr. jur. Albert Ahn), auf dessen Ausführungen, die in gewissem Sinne eine Fortsetzung meiner Darlegungen bilden, ich eingehen zu sollen glaube.

Im Anschluß an meine Ausführungen über die Schiffbarkeit der Saale bringt die Denkschrift in ihrer Einleitung die Nachricht, daß eine durchgehende Schiffahrtsstraße von Artern bis zur Saalemündung besteht seit dem Einbau der 1822 vollendeten Schleusen zwischen Halle und Merseburg. Der jetzige Zustand ist auf die Anfang der 1880er Jahre einsetzende Flußregulierung zurückzuführen, bei der in erster Linie die Schaffung einer einigermaßen befriedigenden Mindestfahrwassertiefe angestrebt wurde. Als Ziel war für die Unstrut eine geringste Tiefe von 80 cm bei dem niedrigsten bekannten Wasserstand, für die Saale von Naumburg bis zur Elstermündung von 70 cm und von der Elster bis zur Saalemündung von 93 cm bestimmt. Um jedoch das in Aussicht genommene Ziel zu erreichen, nämlich die Saale von der Einmündung des geplanten Verbindungskanals mit Leipzig in der Nähe von Kreypau bis Halle für Schiffe von 400 t Tragfähigkeit fahrbar zu machen, sind noch umfangreiche Veränderungen der Schleusen und des Strombettes oberhalb Halle nötig, die voraussichtlich bei der in meinem ersten Aufsatz erwähnten, in der Bearbeitung befindlichen Kanalisierung der Saale nach den Plänen von Havestadt & Contag ihre Verwirklichung finden werden.

Nachdem die Denkschrift die Schleusenabgaben, die Häfen, Lösch- und Ladestellen, die Beförderungsmittel und den Schiffsdienst besprochen hat, geht sie über zu den Schiffahrtsunternehmungen. Während vor dem Jahre 1884 sich auf der Saale nur selbständige, unabhängige Einzelschiffer fanden, eröffnete in diesem Jahre „Die Kette, deutsche Schleppschiffahrtsgesellschaft" in Dresden den Betrieb der 1873 bis Kalbe eingerichteten Kettendampfschiffahrt auf der Strecke Kalbe—Halle; dies bedeutete gegenüber der bisher üblichen Treidelei eine erhebliche Verbilligung der Beförderungskosten und eine Abkürzung der Fahrzeit. In demselben Jahre errichteten eine Anzahl Hamburger Prokureur- und Schiffahrtsfirmen in Uebereinstimmung mit Hallischen Kolonialgroßhändlern die „Elbe- und Saale-Dampfschiffahrt" zu dem Zweck, einen regelmäßigen beschleunigten Stückgutdienst Hamburg—Halle mit Schleppkähnen einzurichten. Im Jahre 1893 beschloß die „Dampfschiffahrtsgesellschaft vereinigter Schiffer" an der Elbe den Ankauf der „Elbe- und Saale-Dampfschiffahrtsgesellschaft", und beide Gesellschaften arbeiteten bis 1903 gemeinschaftlich als „Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft vereinigter Elbe- und Saaleschiffer" und errichteten in Halle ein Frachtkontor. Auf die inzwischen eingetretenen weiteren Bildungen von Gesellschaften hier einzugehen, dürfte zu weit führen, wir wollen daher hier nur die heute bestehenden Gesellschaften aufführen. Es sind dies die Reederei der Saaleschiffer in Anlehnung an den Hallischen Speditionsverein, die Hamburg-Hallische Dampfschiffahrtsgesellschaft in Anlehnung an den Mittelelbischen Speditionsverein, in Verbindung mit dem Germania-Verband, die Vereinigten Elbeschiffahrtsgesellschaften für Schlepp- und Güterverkehr, die Firma A. Mann für den Berlin-Stettiner Verkehr, die Firma Schütze und Henkel für den Berlin-Stettiner Verkehr. Den Binnenverkehr auf der Strecke Unstrut—Saale—Weißenfels besorgen 15 wilde Unstrutschiffer.

Als eine Einrichtung zur Förderung der wirtschaftlichen Interessen seiner Mitglieder dient der 1870 gegründete Schiffsversicherungsverein auf Gegenseitigkeit zu Alsleben (Saale), zu dessen Mitgliedern aus Saaleschiffahrtskreisen wilde Schiffer und Verbandsschiffer gehören. Zweck des Vereins ist die Versicherung seiner Mitglieder gegen die Folgen des Verlustes oder der Beschädigung ihrer Fahrzeuge, und zwar nach dem Grundsatz der Gegenseitigkeit. Die Versicherung erstreckt sich auch auf Schäden, die einem Dritten zu ersetzen sind. — Der Verein bezweckt des weiteren innerhalb des Geschäftsgebiets für Hebung der Schiffahrt, Beseitigung von hinderlichen sowie Einführung von zweckmäßigen Einrichtungen mit allen gesetzmäßigen Mitteln und im Anschluß an andere Vereine zu wirken.

Aehnliche Zwecke, nur nicht auf so breiter Grundlage, verfolgt der am 1. Januar 1893 ins Leben getretene Schiffsversicherungs-Verein zu Nienburg (Saale), dessen Geschäftsgebiet nur das Herzogtum Anhalt und die Provinz Sachsen umfaßt.

Auch der Saaleschiffahrt kommt das durch das Reichsgesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und Flößerei (Binnenschiffahrtsgesetz) eingerichtete Binnenschiffsregister zugute.

Auf die im weiteren Teil der Denkschrift behandelte Frachtenfrage und den Schiffahrtsverkehr auf der Saale, den ich in meiner ersten Mitteilung behandelt habe, hier näher einzugehen, dürfte sich erübrigen. Die Denkschrift schließt mit der Bemerkung, daß die Entwickelung des Saaleverkehrs offensichtlich nicht beim Massengut, sondern bei den Stückgütern liegt. Diese mehr und mehr heranzuziehen, müsse die Sorge aller beteiligten Kreise sein. Besonders gute Aussicht biete der Ausbau der Berlin-Stettiner Verkehrs. Es gelte, für Halle und die Saale einen nicht unerheblichen Teil jener Umschlagsmengen zu erobern, die heute in Magdeburg nur deshalb umgeschlagen werden, weil von hier aus die Verbindung mit Stettin vorläufig besser ist. Das dürfte bei der in Aussicht stehenden Kanalisierung der Saale, über die ich hoffe, in absehbarer Zeit nähere Angaben machen zu können, auch anders werden.

Düsing, Regierungs- und Geheimer Baurat.

Zeitfragen der Binnenschiffahrt

Alles steht im Zeichen einer Aufwärtsbewegung der Preise. Die Binnenschiffahrt bleibt davon leider nicht verschont. Ihre Mehraufwendungen äußern sich zunächst darin, daß auf den Fahrzeugen wieder die Friedensbesatzung zu halten ist, nachdem nahezu überall die für die Kriegszeit eingeführten erleichternden Bestimmungen aufgehoben wurden. Indessen sind nunmehr mit dem 31. März 1919 auch die provisorischen Tarifverträge abgelaufen, welche zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden für das erste Vierteljahr abgeschlossen worden waren. Die Arbeitnehmerverbände haben diese Gelegenheit benutzt, um neue ganz wesentlich erhöhte Lohnforderungen und noch verschärfte Arbeitsbedingungen durchzudrücken. Daneben ergibt sich aus der ganzen Regelung der Verhältnisse wieder die Aussicht auf noch höhere Kohlenpreise, wogegen an einen Abbau der Preise für andere Materialien nicht denken ist.

Auch die Gebühren für die Benutzung von Anlagen an Wasserstraßen werden weiter erhöht. So hat z. B. bei den Schleusenarbeitergebühren an den Märkischen Wasserstraßen eine etwa vierfache Erhöhung stattgefunden und daneben eine Regelung dahin, daß sie, die bisher an die Arbeiter direkt bezahlt wurden, nunmehr von der Abgabenhebestelle mit eingezogen werden. Die Sache stellt sich ungefähr so dar wie im Gastwirtsgewerbe, wo der Gast jetzt das Trinkgeld in Form von 10 % Aufschlag zur Zeche an den Wirt zu entrichten hat, ohne daß der Wohltätigkeit dem Gastwirtsgehilfen gegenüber Schranken gesetzt sind. — Ab 15. März wurden die Hafenabgaben in Stettin einschließlich der verschiedenen Einzelgebühren um 80 bzw. 60 % erhöht und ab 1. April erhöhen sich die seit dem 1. Juli 1918 gültigen Gebührensätze für den Umschlag in Cosel-Hafen wie folgt: an den Kränen und Rutschen um 100 %, an den Kippern um 140 %, an den Dampferkohlenrutschen um 200 %.

Allerdings ist ja nunmehr am 9. März auch die Anordnung der preußischen Regierung herausgekommen, wonach vom 1. April 1919 ab zu den auf Grund des Gesetzes vom 20. März 1918 um 15 % erhöhten Frachtsätzen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen ein Zuschlag bis zu 60 % erhoben werden darf. Da durch diesen Zuschlag auch verschiedene Ausnahmetarife betroffen werden, so wird sich ja auch bei höherer Frachtengebarung der Binnenschiffahrt, wie sie angesichts der ganzen verschärften Lage unabweislich ist, in den meisten Verkehrsrichtungen noch deren Konkurrenzfähigkeit erhalten lassen.

Die Zahl der Leute, die sich jetzt mit Sozialisierungsvorschlägen befassen, ist groß. So befaßt sich im „Vorwärts" vom 11. März ein Herr Dr. Grimm (Berlin) mit der Vereinheitlichung und Sozialisierung des Verkehrswesens. Er kommt dabei auch auf die Binnenschiffahrt mit folgenden Worten, die im übrigen den Laien erkennen lassen, der von dem Gewerbe keine Kenntnis hat: „Es bleibt noch übrig — die Binnenschiffahrt, welche im wesentlichen noch eine Domäne der privatkapitalistischen Spekulation ist, wenn auch diese infolge der durch den Krieg erforderlichen Maßnahmen, straffe Zentralisation des Schiffahrtsverkehrs und Einfluß auf die Betriebsgestaltung stark eingeschnürt worden sein dürfte. Zwei Drittel (?) des Binnenschiffahrtsfrachtraums sind Eigentum der großen Reedereien, die den wesentlichen Teil der Gütertransporte auf den deutschen Wasserstraßen monopolisiert haben. Die Zahl der kleinen Schiffe geht auf den in den letzten Jahren gut ausgebauten Schiffahrtsstraßen immer mehr zurück. Der kleine Schiffahrtsunternehmer kann sich bei intensiverem Schiffahrtsbetriebe, wie er im Interesse unserer Wirtschaft angestrebt werden muß, gegenüber dem großen Unternehmer nicht halten; es ist folglich ein Vorteil für ersteren, wenn er vom Staate übernommen wird. Mit der Bundesratsverordnung vom 18. April 1917 über die Errichtung von Betriebsverbänden der Kleinschiffer ist die erste rechtliche Grundlage auf dem Wege der Konzentrationsvollziehung der Binnenschiffahrt zum Gemeinschaftsbetriebe gegeben worden. Die Notwendigkeit der Bildung der Betriebsverbände — kürzlich ist als erster Kleinschifferbetriebsverband der der Märkischen Wasserstraßen gegründet worden — beweist, daß eine Vergesellschaftung tunlich ist, und bereitet eine solche vor. Ist diese Bildung in allen an Kleinschiffern reichen Stromgebieten durchgeführt, dann stehen wir tatsächlich einem sozialisierungsreifen Zustand gegenüber. Weitere Erwägung ergibt, daß die Bereitwilligkeit des Fiskus zur Aufwendung der sehr erheblichen Allgemeinmittel zum Ausbau der Wasserstraßen, der doch eine nicht abzuleugnende dringende wirtschaftliche Notwendigkeit bildet, ohne Sozialisierung ausgeschlossen erscheinen muß, da sich Bauaufwendungen in der erforderlichen Höhe zum Vorteil der verhältnismäßig recht kleinen Gruppe der schiffahrttreibenden Staatsbürger gegenüber der Allgemeinheit nicht rechtfertigen dürften. Eisenbahn- und Binnenschiffahrtsverkehr stehen in steter Wechselwirkung. Erst durch die Sozialisierung der Binnenschiffahrt kann die einheitliche Organisation des gesamten Personen- und Güterverkehrs des Reichs erreicht werden." Wenn der Herr Verfasser Anspruch auf Beachtung erheben will, so muß er vor allem in seinen Angaben genau sein. Denn es ist gänzlich unzutreffend, daß sich zwei Drittel des Frachtraumes in Händen der Reedereien befinden. Nicht mit einem Drittel ist dies der Fall, wie mit Leichtigkeit aus den Berichten der Berufsgenossenschaften entnommen werden kann. Ebenso steht es mit der Schlußfolgerung bezüglich des Nutzens aus den Wasserstraßen. Herrn Dr. Grimm ist es anscheinend nicht bekannt, daß Handel, Gewerbe, Industrie danach verlangen, weil sie sich davon Nutzen versprechen. Die Schiffer befahren die Wasserstraßen nur und bezahlen dafür auf den Kanälen und kanalisierten Flüssen schon von jeher Abgaben.

Zum Schluß sei noch folgender Vorgang erwähnt, der ebenfalls zu denken gibt:

Die am 23. März in Berlin tagende Landeskonferenz der in der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter vereinigten Beamten, Angestellten und Arbeiter der preußischen Wasserbauverwaltung hat an die preußische Nationalversammlung und an die deutsche Nationalversammlung in einer einstimmig gefaßten Entschließung die Bitte gerichtet, dahin zu wirken, daß:

1. die gesamte Wasserbauwirtschaft der deutschen Bundesstaaten von Reichs wegen zusammengefaßt und reorganisiert, ein selbständiges Reichswasserbauministerium, getrennt von der Eisenbahnverwaltung, errichtet wird, die Oberpräsidenten und Regierungspräsidenten als Verwaltungsorgane in der Wasserbauwirtschaft ausgeschaltet und an deren Stelle für jeden Stromlauf bzw. für jedes wirtschaftlich einheitliche Wasserstraßennetz Wasserbaudirektoren errichtet werden, die direkt dem Wasserbauminister unterstellt werden;
2. das Wasserstraßennetz ausgebaut wird, um den wirtschaftlichen Aufbau Deutschlands zu fördern, das Uferland in weitem Ausmaß für Industrie- und Siedlungszwecke sozialisiert, der Güterverkehr auf den Wasserstraßen verstaatlicht oder in gemischtwirtschaftlichen Betrieb genommen wird;
3. den Beamten, Angestellten und Arbeitern eine weitgehende Mitwirkung bei der Vertretung ihrer Interessen, eine ausreichende Mitwirkung bei der allgemeinen Verwaltung gesichert und ihre wirtschaftlich-soziale Gleichstellung mit den Eisenbahnern restlos durchgeführt wird. R. Huth.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Die Umgehung der Maklerprovision bei Vermittlung v Schiffsverkäufen und Schiffshypotheken.

Das Recht des Maklers ist im Bürgerlichen Gesetzbuch in recht lückenhafter Weise geregelt und in einer Weise, die den Verkehrsbedürfnissen keineswegs gerecht wird.

Der § 652 BGB. gewährt dem Makler einen Anspruch auf den Makellohn nur dann, wenn der Vertrag infolge des Nachweises oder infolge der Vermittlung des Maklers zustande kommt. Führen die Bemühungen des Maklers, der sich um die Vermittlung eines Schiffsverkaufes oder einer Schiffshypothek bemüht, nicht zu einem Erfolge, so kann der Makler ein Entgelt nur verlangen, wenn er es sich besonders ausbedungen hat. Wie auf Grund des § 652 ein Makler um seinen wohlverdienten Makellohn gebracht werden kann, beweist ein interessanter Fall, der kürzlich vom Reichsgericht entschieden wurde.

Ein Makler hatte mit einem Interessenten einen Vertrag dahin geschlossen, daß er einen Käufer nachweisen sollte und daß ihm derjenige Teil des Kaufpreises als Makellohn gebühren sollte, der bei dem Verkauf 50 000 Mark überschreiten würde. Der Makler fand einen Käufer und erzielte, daß dieser ein Kaufangebot über 56 000 Mark machte. Dieser Käufer setzte sich mit dem Eigentümer direkt in Verbindung, erfuhr von der Maklerlohnvereinbarung und einigte sich daraufhin über einen Kaufpreis von 50 000 Mark. Die Klage des Maklers auf 6000 Mark Makellohn, welcher vom Landgericht Flensburg stattgegeben wurde, wurde sowohl vom Ober-Landesgericht Kiel wie vom Reichsgericht auf Grund des § 652 BGB. abgewiesen.

Das Reichsgericht stellte sich mit dieser Entscheidung auf einen zu formalistischen Standpunkt. Es ist richtig, daß der § 652 BGB. dem Grundstückseigentümer, der einen Makelauftrag gegeben hat, grundsätzlich freie Hand läßt, wenn er dem Makler nicht „das Grundstück an die Hand gegeben hat" und damit auf sein Recht aus § 652 BGB. verzichtet hat. Der § 652 will aber nichts anderes, als dem Auftraggeber eine Freiheit sichern; neben dem § 652 finden die allgemeinen Grundsätze des Schuldrechts Anwendung, insbesondere der Satz, daß Schuldverhältnisse nach Treu und Glauben zu erfüllen sind. Wenn ein Schiffseigentümer einen Makelauftrag erteilt, so nimmt er die Dienste des Maklers für sich in Anspruch, die im Zweifel nach § 653 BGB. angemessen zu vergüten sind.

Durch den Makelvertrag wird daher ein Schuldverhältnis mit beiderseitigen Rechten und Pflichten begründet und zugleich eine Pflicht, die gegenseitigen Interessen der Parteien wahrzunehmen.

Wenngleich es mit dem Inhalt des Makelvertrages nichts zu tun hat, so handelt doch der Schiffseigentümer wider Treu und Glauben, wenn er in sittenwidriger Weise den Makler um seinen Makellohn, um seine Hoffnung auf Makellohn bringt. Der Schiffseigentümer hat allerdings das Recht, auf ein solches Vertragsangebot einzugehen, durch welches der Makler keinen Vorteil hat. Wird einem Schiffseigentümer dagegen ein bestimmtes Angebot gemacht, so darf er nicht das Interesse des Offerenten auf Kosten des Maklers wahrnehmen. Es steht zwar in seiner Hand, auf die Offerte einzugehen oder nicht, er darf sich aber nicht auf eine Hintergehung des Maklers einlassen. In derartigen Fällen liegt ein Verstoß gegen Treu und Glauben, eine Vertragsverletzung vor, die zum Schadensersatz verpflichtet.

Dieses ist der Standpunkt, der auch von den anderen Gerichten vertreten wird; so hat sich insbesondere auch das Ober-Landesgericht Naumburg (Rechtsprechung der Ober-Landesgerichte, Bd. 12, S. 89) in einer früheren Entscheidung ausgesprochen. Dr. jur. Eckstein.

Schadensersatzklage des Bremer Staates gegen die Roland-Linie wegen Beschädigung der Hafenanlagen. Am 7. Januar 1916 wurde der über 5000 t große Dampfer „Naimes" von der Roland-Linie beim Verlassen des Schwimmdocks von einer schweren Böe gefaßt und gegen Pier 2 und 3 der Bremer Hafenanlagen gedrückt. Hierdurch erlitten die zum Teil noch im Bau befindlichen Eisenkonstruktionen Schaden, wofür die Eigentümer die Roland-Linie haftbar machten. Der Bremer Staat verlangte 1800 M und die mit dem Bau beschäftigten Firmen zusammen rund 9000 M. Die Kläger machten geltend, der Kapitän der „Naimes" hätte angesichts des schlechten Wetters mit dem Ausdocken warten bzw. stärkere Schlepper zur Hilfe heranziehen sollen. Das Landgericht Bremen wies die Klage ab, da nach dem Urteil der Sachverständigen die sturmartige Böe (Windstärke 10) nicht voraussehbar war und deshalb als höhere Gewalt anzusehen sei. Das Oberlandesgericht Hamburg gab dagegen der Klage statt; die Gründe, aus denen die Einzelheiten des Unfalls hervorgehen, lauteten folgendermaßen:

Zu der Frage, ob das Ausdocken am Morgen des 7. Januar überhaupt begonnen werden durfte, während bereits in der vorhergehenden Nacht eine starke SW.-Brise geweht hatte, die auch am Morgen noch anhielt, kann das Gericht keine Stellung nehmen, denn dies ist eine rein nautische Angelegenheit. Jedenfalls hätte das Manöver, da nach der Wetterprognose weitere Böen zu erwarten waren, mit der größten Vorsicht ausgeführt werden müssen. Hieran hat es aber der Kapitän der „Naimes" fehlen lassen. Er hat sich nur der Hilfe von zwei Normalschleppern, von denen der eine 200 PS, der andere 150 PS entwickelte, bedient, während die Möglichkeit bestand, den stets unter Dampf liegenden starken Schlepper „Primus" (500 PS) heranzuziehen. Dieser hätte mindestens dann gerufen werden sollen, als das Schiff um 9 Uhr zum erstenmal ins Treiben geriet, ohne daß hierbei schon ein Schaden entstand. Wenn der Kapitän in diesem Augenblick die Signale Y D P („Senden Sie mir einen Schlepper") und N C („Unverzügliche Hilfe nötig") gehißt hätte, so würde der auf der Südmole stationierte Wärter H. das Herankommen des „Primus" veranlaßt haben, was er später aus freien Stücken getan hat. Der „Primus" wäre dann beim Einsetzen der zweiten Böe, die um 9¾ Uhr auftrat und das Unglück herbeiführte, zur Stelle gewesen, und der Schaden wäre vermieden worden. Die Tatsache, daß der Hafenmeister das Ausdocken ohne die Heranziehung des „Primus" gestattete, kann die gesetzliche Verantwortung der Schiffsleitung nicht beseitigen.

Gegen diese Entscheidung legte die Beklagte Revision ein, welche indessen vom Reichsgericht zurückgewiesen wurde. (Aktenzeichen I. 278/18.) (Urteil des Reichsgerichts vom 5. April 1919.) Dr. jur. C. Klamroth.

Kleine Mitteilungen

Bekanntmachung. Hierdurch teilen wir mit, daß ab 1. Juli d. J. unsere „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" wieder unmittelbar durch die Post bezogen werden kann. Eventuelle Reklamationen über unregelmäßige Zustellung bitten wir daher vom Juli ab an das zuständige Postamt zu richten. Die bisherigen Bezieher der Zeitschrift haben in dieser Angelegenheit nichts weiter zu unternehmen.

Auf Grund eines Beschlusses in der Vorstandssitzung des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt vom 9. April d. J. ist der Preis des Einzelheftes der Zeitschrift ab Mai-Nummer auf 1 M erhöht worden. Die Schriftleitung.

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Februar 1919. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Februar: In der Rheinschiffahrt bewegten sich die Zufuhren der Zechen zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen im Rahmen der Januarsendungen. Sie wurden durch fortgesetzt empfindlichen Wagenmangel und durch die andauernden Streikbewegungen auf den Zechen ungünstig beeinflußt. Infolge Wagenmangels wurden die Verladungen von den eigenen Umschlagshäfen der Zechen am Rhein-Herne-Kanal besonders bevorzugt, so daß Kanalschiffsraum stark gefragt war, während Laderaum für die Ruhrhäfen reichlich angeboten wurde. Ein großer Teil der Kohlen- und Koks-

sendungen, die für die Entente bestimmt sind, ging nach den elsässischen Häfen Lauterburg und Straßburg. Nachdem gegen Mitte des Monats die Streikbewegungen auf den Zechen zum Teil ihr Ende erreicht hatten, stellten sich infolge Frostwetters neue Schwierigkeiten ein, da die Kipper wiederholt gesperrt wurden. Dazu kam die vollständige Einstellung der Schiffahrt auf den westdeutschen Kanälen und der Weser infolge Vereisung und Eisgangs. Auch die Mainschiffahrt, besonders am Oberrhein, gelangte zu vollständigem Stillstand.

Gegen Ende des Monats wurde die Schiffahrt teilweise auf der Weser und dem Main wieder aufgenommen. Die Frachten und Schlepplöhne waren Schwankungen kaum unterworfen und hielten sich auf der Höhe der Januarsätze.

Der Betrieb der Neckarschiffahrt wurde im Februar wegen Treibeis 8 bis 10 Tage eingestellt, konnte sonst bei günstigem Wasserstande aber an den übrigen Tagen des Monats durchgeführt werden. Die aus den Fabriken entlassenen Arbeiter sind, wie bereits im Vormonat berichtet wurde, zum großen Teil in ihre Heimat zurückgekehrt, die noch vorhandenen Einheimischen werden von den Gemeinden mit Wege- und Waldarbeiten beschäftigt.

Ueber die Verkehrsverhältnisse auf der Elbe wird berichtet:

Der Schiffahrtsbetrieb mußte Ende Januar infolge eintretenden Eisgangs eingestellt und die Fahrzeuge in die Winterhäfen genommen werden. Im Laufe des Monats Februar bildeten sich dann an verschiedenen Stellen der Elbe Eisstände, so auf der Unterelbe oberhalb Lauenburg, an der sächsisch-böhmischen Landesgrenze und oberhalb Aussig bis Lobositz. Das Eis auf der Unterelbe wurde durch die Tätigkeit der Eisbrecher bald wieder zum Aufbruch gebracht und auch das Eis von den böhmischen Elbestrecken setzte sich infolge des eintretenden milden Wetters in der zweiten Monatshälfte in Bewegung, so daß der Berieb wieder aufgenommen werden konnte. Es handelte sich bei der Wiederaufnahme allerdings zunächst nur um die Weiterbeförderung der unterwegs befindlich gewesenen Fahrzeuge, die an ihren Bestimmungsort gebracht wurden. Die Zufuhr neuer Transporte ist noch überaus schwach, was in der Hauptsache auf die mit der Wagennot und den Streiks zusammenhängenden Verhältnisse zurückzuführen ist. Der größte Teil der Betriebsmittel liegt daher noch ohne Beschäftigung in Winterstellung. In den letzten Tagen des Berichtsmonats wurde von der tschechisch-slowakischen Regierung die Grenze gegen jedweden Güter- und Personenverkehr gesperrt, so daß eine Weiterbeförderung der nach böhmischen Plätzen bestimmten Schiffsladungen noch nicht möglich war. Die Grenzsperre sollte bis 9. März andauern. Die Lieferungen von böhmischen Braunkohlen für Bunkerzwecke nehmen in befriedigender Weise ihren Fortgang, während die Verschiffung von Frachtkohlen bislang noch nicht wieder aufgenommen ist.

Auf den Märkischen Wasserstraßen war der Verkehr in den ersten drei Wochen des Februar durch Eis gesperrt. Durch die rasch einsetzende mildere Witterung konnte dieses aber schließlich durchbrochen werden, und so kam bis Ende des Monats der Schiffahrtsbetrieb auf allen Strecken wieder in Gang. Der Verkehr der ersten Wochen der neuen Betriebsperiode bestand hauptsächlich in Eildampfertransporten von Stückgütern, und es sind denn auch mit der Wiederaufnahme dieses Betriebszweiges die früheren Sperren des Bahnweges nach solchen Stationen, die auf dem Wasserwege erreicht werden können, in Kraft getreten. Der Verkehr in Massengütern muß sich noch entwickeln und wird vor allem wesentlich davon abhängen, in welchem Maße Kohlen zu den Umschlagsstellen herangebracht werden. — Von der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens sind nunmehr die Satzungen der von ihr auf Grund der Bundesratsverordnung vom 18. August 1917 errichteten Schifferbetriebsverbände der Märkischen Wasserstraßen und der Oder veröffentlicht worden. Diese Verbände traten am 15. Februar bzw. 1. März in Kraft. Die Errichtung des Verbandes für die Elbe ist in die Wege geleitet. Die für die Dauer des Krieges erlassenen erleichternden Bemannungsvorschriften wurden wieder aufgehoben.

Gründung des Rhein-Ruhr-Hafenbetriebsvereins. Infolge von verschiedenen Lohnanträgen seitens der Arbeitnehmerverbände an die Umschlagsfirmen in den Rhein-Ruhr-Häfen wurde im Laufe des Dezember 1918 der Rhein-Ruhr-Hafenbetriebsverein E. V. gegründet. Er umfaßt die am Umschlag in den Rhein-Ruhr-Häfen und an ihrem sonstigen Betriebe beteiligten Arbeitgeber und bezweckt die Wahrung der Rechte dieser Firmen als Arbeitgeber. Insbesondere hat der Verein die Aufgabe:

Alle Arbeitgeber der genannten Art im Bezirk der Rhein-Ruhr-Häfen zur Wahrung ihrer gemeinsamen Interessen zusammenzuschließen, ferner ein friedliches Einvernehmen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu erhalten und zu fördern, sowie dieses Einvernehmen störende Bestrebungen abzuwehren und den Rechtsschutz der Vereinsmitglieder in Angelegenheiten von allgemeiner Bedeutung zu übernehmen. Der Verein bezweckt auch die Förderung des Verkehrs in den Rhein-Ruhr-Häfen und die Wahrung sonstiger gemeinsamer wirtschaftlicher Interessen der am Betriebe der Rhein-Ruhr-Häfen beteiligten Firmen.

Dem Verein traten nahezu sämtliche am Umschlag in den Rhein-Ruhr-Häfen beteiligten Firmen bei.

Zum Vorsitzenden wurde Herr Georg Scharrer (Duisburg) gewählt, zu stellvertretenden Vorsitzenden die Herren: Dir. Bramfeldt, i. Fa. Lehnkering & Cie., Duisburg; W. H. Droste, i. Fa. Kohlenkontor, Duisburg-Ruhrort; C. Engelhardt, i. Fa. C. Engelhardt, Duisburg-Ruhrort; Ferd. Faber, i. Fa. Ferd. Faber, Duisburg.

Außerdem gehören dem Vorstande an die Herren: Boos, i. Fa. Wm. H. Müller & Co., Duisburg-Ruhrort; Klepzig, i. Fa. M. Zietzschmann, Duisburg; Koch, i. Fa. Koch & Co., Duisburg; Milchsack, i. Fa. H. Milchsack, Duisburg-Ruhrort; Nieten, i. Fa. Emil Nieten, Duisburg; Dir. Pieper, i. Fa. Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel, Duisburg-Ruhrort; Dir. Schlüter, i. Fa. Math. Stinnes, Mülheim (Ruhr); Dir. Stempel, i. Fa. Allgemeine Speditions-Gesellschaft, Duisburg.

Die Geschäftsführung wurde Syndikus Dr. Schmitz (Duisburg) übertragen.

Mit Rücksicht auf die Verschiedenartigkeit der Betriebe wurden diese zu Gruppen zusammengefaßt; bisher bestehen folgende Gruppen: Massengutumschlag, Holzumschlag mit Kranbetrieb, Kohlenumschlag ohne Kranbetrieb, Stückgutumschlag, Getreideumschlag, Holzindustrie und Holzhandel, Gruppe für Kranmaschinistenlöhne.

Die Verhandlungen mit den Arbeitnehmerverbänden (Transportarbeiterverband, Zentralverband christlicher Holzarbeiter, Gewerkverein der Deutschen Maschinenbauer und Metallarbeiter) wurden im Laufe der Monate Januar und Februar mit dem Ergebnis geführt, daß vorläufige Lohnabkommen getroffen wurden, die zunächst bis zum 31. März 1919 gelten und alsdann weiter auf unbestimmte Zeit, falls nicht binnen vier Wochen von einem der Vertragschließenden die Kündigung ausgesprochen wird. Die Verhandlungen über die Löhne der Kranmaschinisten schweben noch.

In dem Lohnabkommen ist ein Tagelohn von 15 M für den Vollverladefacharbeiter bei einer regelmäßigen täglichen Arbeitszeit von acht Stunden vereinbart, wobei eine Ueberstundenberechnung erst dann stattfindet, wenn in der Woche insgesamt länger als 48 Stunden gearbeitet würde. Außerdem wurde für die Akkordarbeit der einzelnen Gruppen eine größere Anzahl von Akkordsätzen festgestellt.

Nach eineinhalb- bis zweimonatlichem Bestehen dieser Tarife sind sie seitens des Transportarbeiterverbandes zum 30. April gekündigt worden, so daß alsdann neue Verhandlungen notwendig werden. R.

Linienführung des Mittellandkanals. Der Handelskammer zu Berlin ist auf eine diesbezügliche Anfrage vom Minister der öffentlichen Arbeiten folgende Antwort erteilt worden: „Die Untersuchungen über die zweckmäßigste Linienführung des Weser-Elbe-Kanals sind noch nicht abgeschlossen. Sobald dies der Fall ist, werde ich den Beteiligten — darunter der Handelskammer Berlin — Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Auffassungen und Wünsche geben."

Freimachung von Arbeitsstellen während der wirtschaftlichen Demobilmachung. Hierüber ist eine Verordnung des Reichsministeriums für die wirtschaftliche Demobilmachung vom 28. März 1919 ergangen, welche bestimmt, daß die Demobilmachungsausschüsse befugt sind, Arbeitgeber zur Freimachung von Arbeitsstellen anzuhalten, wenn sich diese Maßnahme zur Bekämpfung einer erheblichen Arbeitslosigkeit als erforderlich erweist. Die Anordnung kann an die Gesamtheit der Arbeitgeber oder an einzelne ergehen, sie ist zu veröffentlichen und tritt drei Tage danach in Kraft. Nach dieser Anordnung können entlassen werden: Arbeitnehmer, die weder auf Erwerb angewiesen sind, noch bei Kriegsausbruch einen auf Erwerb gerichteten Beruf hatten, solche, die bei Kriegsausbruch oder später als Land- oder Forstarbeiter, als Bergarbeiter oder als Gesinde berufsmäßig tätig waren, solche, die während des Krieges von einem anderen Orte zugezogen sind (ausgenommen Schwerbeschädigte oder Auslandsdeutsche oder solche, die mit ihrer Familie einen gemeinschaftlichen Hausstand führen). Die Entlassungspflicht bezieht sich nicht auf Haushaltsangehörige, Generalbevollmächtigte, sowie im Handels- oder Genossenschaftsregister eingetragene Vertreter, Land- und Forstarbeiter, Bergarbeiter, Gesinde, Bühnen- und Orchestermitglieder. Die Verordnung gibt dann eine Reihe von Formvorschriften. Auf Anordnung des Demobilmachungsausschusses muß den betreffenden Arbeitern gekündigt werden, und zwar mit mindestens zweiwöchiger Frist. Vor der Kündigung sind die Angestellten- und Arbeiterausschüsse zu hören. Bei Nichtbefolgung seitens des Arbeitgebers kann der Demobilmachungsausschuß kündigen. Den Arbeitnehmern ist eine Erleichterung für die Wohnungskündigung zugestanden, sie erhalten auch, wenn sie in den ersten sieben Tagen nach Entlassung nach ihrem Heimatsorte fahren, freie Bahnfahrt auf Kosten des Reiches. Der Demobilmachungsausschuß kann auch die Neueinstellung von Arbeitnehmern verbieten, soweit ihre Weiterbeschäftigung der Verordnung zuwider laufen würde. Er kann bestimmen, daß der Arbeitgeber für jeden auf diese Weise entlassenen Arbeitnehmer eine Ersatzperson einstellt, im Zuwiderhandlungsfalle kann für jede nicht besetzte Arbeitsstelle eine Geldstrafe bis zu 3000 M auferlegt werden.

Kiel-Elbe-Kanal. Der Magistrat der Stadt Kiel ist beim Minister der öffentlichen Arbeiten unter Beifügung einer von der Handelskammer ausgearbeiteten Denkschrift über die wirtschaftliche Seite des Projekts dahin vorstellig geworden, daß das Projekt eines Kiel-Elbe-Kanals in den Kreis der von der Staatsregierung zu fördernden Aufgaben auf dem Gebiete des Ausbaues der Binnenwasserstraßen aufgenommen werden möchte. — Darauf ist der Bescheid eingegangen, daß die erbetene Aufnahme zurzeit nicht erfolgen kann.

(Vgl. Mitteilungen der Handelskammer Kiel, Nr. 1. 1919.) R.

Verteilung von Auslands-Lebensmitteln an Binnenschiffer. Durch Rundschreiben vom 10. April hat der Reichsernährungsminister Bestimmungen getroffen, die auch die Binnenschiffahrt treibende Bevölkerung in den Genuß der Zulagen von Speck, Fett und Mehl aus dem Auslande setzen. Die Speck- und Fettzulagen für die Binnenschiffer werden auf die Halbwochenabschnitte für „Fleisch, Fleischwaren oder Speck" und für „Butter oder Speisefett" der „Lebensmittelkarten für Binnenschiffer" abgegeben. Die Gültigkeit dieser Abschnitte wird so weit erhöht, daß auf den Kopf der Binnenschiffer (einschließlich der Familienangehörigen) eine Zulage von 50 Gramm Speisefett (Schmalz bzw. Margarine) und von 120 Gramm Fleisch oder Speck kommt. An Auslandsmehl, das auf das Mittelstück der Lebensmittelkarte ausgegeben werden soll, ist eine Zulage von 250 Gramm wöchentlich vorgesehen. In erster Linie erhalten die Zulagen die Binnenschiffer, die auf den mit ausländischen Lebensmitteln beladenen Schiffen fahren, sobald Mengen zur Verteilung in den Unterwegsstationen eintreffen. Durch nähere Anweisungen ist Vorsorge getroffen, daß alle Unterwegsstationen spätestens vom 28. April ab in der Lage sind, die Zusatzrationen an alle Binnenschiffer zu verteilen.

Verein der Dampfschiffsbesitzer und Führer auf den Märkischen Wasserstraßen E. V. Am 14. April fand unter dem Vorsitz des Herrn Hermann Hertzer die Monatsversammlung statt. Nach Aufnahme von sieben neuen Mitgliedern wurde mitgeteilt, daß der Verein sich durch die S.-A. um die Kohlenversorgung der Personenschiffahrt in dieser Saison und zum Osterfeste im besonderen bemüht habe. Ferner ist um Beseitigung der alten, die Schiffahrt behindernden Marquardter Brücke gebeten worden, nachdem die neue Brücke fertiggestellt ist. Das Bauamt Köpenick hat mitgeteilt, daß die Beseitigung der vorspringenden Ecke in Erkner am Eingang des Dämeritzsees in diesem Frühjahr vorgenommen werden soll. Von der S.-A ist mitgeteilt worden, daß der Zeitpunkt der Freigabe der von ihr gemieteten Dampfer sich noch nicht übersehen lasse. Die Versammlung nahm Kenntnis davon, daß der Vorstand auf Grund der ihm erteilten Vollmacht den neuen Tarifvertrag mit dem Maschinisten- und dem Transportarbeiterverband unterzeichnet hat. Sie beschloß ferner, beim Bauamt Beeskow wegen besserer Ausboberung der oberen Spree und beim Bauamt I Berlin wegen Durchhaltung des Schleusenbetriebes an der Ober- und Unterschleuse des Landwehrkanals vorstellig zu werden.

Schifferbetriebsverband für die pommerschen Gewässer. Auf Grund der Bundesratsverordnung vom 18. August 1917 hat die Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens am 10. April 1919 diesen Verband mit dem Sitze in Stettin errichtet. Als pommersche Gewässer im Sinne der Satzung gelten: 1. Die Oder von Stettin (ausschließlich) bis zur Mündung (km 28 bis km 0), das Papenwasser, das Haff sowie die pommerschen Küstengewässer; 2. deren schiffbare Nebenflüsse und die anderen schiffbaren Wasserstraßen, soweit sie mit den bei 1 genannten Wasserstraßen in Verbindung stehen. Die Satzung des Verbandes, der seine Tätigkeit am 11. April 1919 übernahm, entspricht im übrigen den Satzungen der anderen schon gegründeten Verbände. Der Beitrag beträgt 6 Pf. pro Jahr und Tonne für jedes Fahrzeug. Der Vorstand besteht aus 5 Mitgliedern, hiervon entsenden je eins die Transportgenossenschaft Berlin e. G. m. b. H., Zweigstelle Stettin, die Schiffer-Innung zu Ueckermünde und die Schiffer-Innung zu Pölitz; zwei weitere Vorstandsmitglieder werden von der Schiffahrtsabteilung ernannt, und zwar auf Vorschlag der Mitgliederversammlung. Das erste Geschäftsjahr endet mit dem 31. Dezember 1919. Die Bekanntmachung ist diesmal nicht im amtlichen Teil des Reichsanzeigers enthalten, sondern unter G (verschiedene Bekanntmachungen) veröffentlicht.

Wasserstraßenbauten in Ostpreußen. In Ostpreußen werden zum Frühjahr mehrere große Wasserstraßenbauten in Angriff genommen, die für das Wirtschaftsleben der Provinz von größter Bedeutung sind. Zunächst ist die Fortführung des Masurischen Kanals zu nennen, an dem die Bauarbeiten etwa zur Hälfte bei Kriegsbeginn ausgeführt waren. Da größere Zerstörungen hier und da vorgekommen sind, so ist jetzt wohl über die Hälfte der Arbeiten noch auszuführen. Die Kosten für die noch auszuführenden Arbeiten waren nach Friedenspreisen auf 15 822 000 Mark veranschlagt. Natürlich wird jetzt mindestens die doppelte Summe erforderlich sein. Die preußische Regierung hat den Entschluß gefaßt, den Bau des Kanals nach dem ursprünglichen Plan fortzusetzen, d. h. für eine Schiffsgröße von etwa 250—300 t. Ein solcher Bau muß heute unbedingt abgelehnt werden, da der Kanal schon bei seiner Fertigstellung nicht vollwertig sein würde. Will man auch nur eine zweitklassige Wasserstraße schaffen, so muß diese mindestens für 400-t-Kähne befahrbar sein. Es ist zu hoffen, daß bei der Neuregelung der staatlichen Verhältnisse den ostpreußischen Wünschen hinsichtlich der Abmessungen des Masurischen Kanals mehr Rechnung getragen wird. Dann wird sicherlich die große Mehrheit der ostpreußischen Interessenten für eine bedeutende Erweiterung sein.

Ferner wird alsbald mit dem Ausbau des Königsberger Seekanals begonnen, für den die Kosten bereits bewilligt sind. Sie sind vorläufig auf 14 188 000 Mark veranschlagt worden. Es handelt sich um eine Verbreiterung und um eine Vertiefung des Kanals auf 8 m gegenüber bisher 6 m. Die Hauptarbeit wird in einer Verlegung der Dämme bestehen, welche den Kanal vom Haff trennen. Ferner erhält der Seekanal eine bessere Beleuchtung als bisher, um einen ständigen Verkehr auch bei Nacht zu ermöglichen.

An größeren Arbeiten sind dann noch zu erwähnen die auf 193 000 Mark veranschlagte Beseitigung der Krümmungen im Großen Friedrichsgraben, die für den Holzfloß- und den Kahnverkehr zwischen Königsberg und dem Memelstrom von Wichtigkeit ist, und die Wiederherstellung der durch Eis beschädigten Mole an der Einfahrt zum Nemonien-Strom, die 1 249 000 Mark kosten soll. Durch den Nemonien-Strom fahren die meisten zwischen Königsberg und dem Memelgebiet verkehrenden Tourdampfer. R.

Preußens Einnahmen an Schiffahrtsabgaben. Im Etat der Bauverwaltung für das Jahr 1919 sind die Einnahmen auf 31 554 000 M angesetzt gegen 26 051 000 M des Jahres 1918, also um 5 503 000 M höher. Die Gesamtsumme teilt sich in Miet- und Pachtzinsen, sowie sonstige Nutzungen von Grundstücken 1 800 000 M (1 600 000 M), Gebühren für die Staatsprüfung im Baufach 15 000 M (15 000 M), Nebenbeschäftigung höherer Baubeamter 200 000 M (377 000 M), Ruhrschiffahrtsverwaltung 20 000 M, sowie Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen 5 500 000 M, beide Posten zusammen 5 520 000 (5 020 000 M), Unterhaltungsbeiträge (auch Einnahmen der Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffsbau in Berlin 100 000 M) 2 800 000 M (2 340 000 M), Berge- und Hilfslöhne der Regierungsschiffe für Beistand in Seenot (6000 M) und Eintrittsgelder bei staatlichen Leuchttürmen usw. (12 000 M) 18 000 M (18 000 M), Verkehrsabgaben 14 000 000 M (11 380 000 M), Baupolizeigebühren (400 000 Mark), Beiträge zur Deckung von Bauleitungskosten 700 000 M (900 000 M), Schleppbetrieb auf dem Rhein-Weser-Kanal 6 500 000 Mark (4 000 000 M), Rückzahlungen auf Darlehn 1000 M (1000 M). Die Summe von 14 000 000 M verteilt sich auf:

Brückengelder	232 000 M
Fährgelder	170 000 „
Hafengelder in Binnenhäfen	500 000 „
Hafengelder in Seehäfen	2 180 000 „
Befahrungsabgaben	10 918 000 „
zusammen	14 000 000 M

Von den Befahrungsabgaben entfallen auf:

den König-Wilhelm-Kanal	8 000 M
die Wasserstraßen zwischen Pregel und Memel	31 000 „
die Alle	5 000 „
den Oberländischen Kanal	10 000 „
den Weichsel-Haff-Kanal und die Elbinger Weichsel	26 000 „
die Wasserstraßen zwischen Weichsel u. Warthe	400 000 „
die obere Oder	664 000 „
den Klodnitz-Kanal	5 000 „
die Märkischen Wasserstraßen ausschließlich Berlin	2 674 000 „
die Berliner Wasserstraßen	280 000 „
die kanalisierte Saale	15 000 „
den Rhein-Weser-Kanal	6 000 000 „
den Dortmund-Ems-Kanal	500 000 „
den Ems-Jade-Kanal	10 000 „
den kanalisierten Main	237 000 „
die kanalisierte Saar	10 000 „
den Spoykanal	31 000 „
verschiedene kleine Gewässer	12 000 „
Summe	10 918 000 M

Der Etat enthält zu den Befahrungsabgaben folgende Bemerkung:

„Im Rechnungsjahr 1917 hat der Verkehr im wesentlichen nur auf dem Rhein-Weser-Kanal zugenommen. Die Mehreinnahme gegen das Vorjahr betrug rund 2 500 000 M. Die Gesamteinnahme erreichte jedoch nicht den Ansatz und blieb auch gegen denjenigen für 1918 noch um rund 1 400 000 M zurück. Durch die seit Kriegsbeginn eingetretene Steigerung der Löhne, der Preise für Baustoffe und des Zinsfußes für inzwischen angelegte Baugelder haben sich Betrieb und Unterhaltung der Wasserstraßen und Häfen so verteuert, daß eine Erhöhung der Abgaben vorgenommen werden mußte. Für das Rechnungsjahr 1919 wird mit einer Gesamteinnahme von 14 000 000 M zu rechnen sein.

Am 17. März hielt der **Deutsche Verband technisch-wissenschaftlicher Vereine** eine Sitzung seines Vorstandsrats ab, in der die Herren Professoren Blum und Franzius Vorträge über „Die Vereinheitlichung des deutschen Verkehrswesens" hielten. Am Schluß wurde folgende Entschließung einmütig angenommen:

„Der Wiederaufbau unseres Wirtschaftslebens verlangt strammste Zusammenfassung aller Kräfte und Ausschaltung jeder vermeidbaren Reibungsarbeit zur wirtschaftlicheren Gestaltung der Güterherstellung und der Güterverteilung.

Die Vereinheitlichung auf dem Gebiete der Güterherstellung, die auf verschiedenen Gebieten bereits durchgeführt ist, auf anderen durchgeführt werden wird, verspricht reichsten Erfolg. Sie wird aber eine halbe Maßnahme bleiben, wenn daneben nicht auch die Güterverteilung der Not der Zeit entsprechend ebenfalls in wirtschaftlicherer Weise geregelt wird.

Die Vereinheitlichung des Verkehrswesens führt zweifellos zu ganz bedeutenden Ersparnissen bei den Verkehrsverwaltungen selbst, die ihrerseits wieder durch Herabsetzung der Tarife zu einer Befruchtung der gesamten Volkswirtschaft und zur Erhöhung der volkswirtschaftlichen Rentabilität der Verkehrsunternehmungen führen können.

Schließlich ist die Vereinheitlichung auch von größter politischer Bedeutung, weil im Innern dem Gegeneinanderarbeiten der Verkehrsverwaltungen der Gliedstaaten ein Ende gemacht wird und weil die Stellung des Reiches nach außen durch das geschlossene Auftreten einer vereinheitlichten Reichsverkehrsverwaltung bei den zahlreichen zwischenstaatlichen Verhandlungen auf dem Gebiete des Verkehrs bedeutend gestärkt wird.

Der Deutsche Verband technisch-wissenschaftlicher Vereine steht auf dem Standpunkte, daß das hohe Ziel der Vereinheitlichung der Verkehrsmittel am besten erreicht wird durch den Uebergang der Haupt- und wichtigeren Nebeneisenbahnen, sowie der wichtigeren Wasserstraßen in das Eigentum und in die Verwaltung des Reiches und durch Uebertragung der Oberaufsicht über das übrige Verkehrswesen an das Reich.

Der Verband wendet sich daher an die Regierungen, an den Herrn Präsidenten und die Herren Mitglieder der Nationalversammlung, an die Landesversammlungen der Gliedstaaten und an alle Deutschen, die die Bedeutung dieser Frage für die gesamte Volkswirtschaft erkannt haben, mit der Bitte, nach Kräften für die Vereinheitlichung des deutschen Verkehrswesens einzutreten.

Der Deutsche Verband hat einen Ausschuß von Sachverständigen gebildet und diesen beauftragt, das Ergebnis der Beratungen im Verbande in einem Gegenvorschlag zu den Teilen des Verfassungsentwurfes der Regierung niederzulegen, die die Regelung des deutschen Verkehrswesens betreffen. Der Deutsche Verband wird diesen Gegenvorschlag in allernächster Zeit mit der Bitte überreichen, ihm bei Beratung und bei Feststellung der deutschen Reichsverfassung Beachtung und Berücksichtigung zu schenken."

R.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Nachruf.

Am 29. April verstarb kurz nach Vollendung seines 60. Lebensjahres in Dortmund unser Vorstandsmitglied

Herr Direktor

Ernst Schilling

von der Westfälischen Transport-Aktiengesellschaft.

Sein Wirken zeichnete sich aus durch sein hervorragendes Eintreten für die Allgemeinheit der Binnenschiffahrt, insbesondere der westdeutschen Binnenschiffahrt, wobei er eine riesige Arbeitskraft entwickelte und alle Privatinteressen zugunsten der allgemeinen Interessen zurückstellte.

Er war Begründer und langjähriger Vorsitzender des Schiffahrtsvereins für die westdeutschen Kanäle.

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt gehörte er seit dem 9. April als Vorstandsmitglied an.

Wir werden dem leider zu früh aus dem arbeitsreichen Leben Abberufenen ein bleibendes Andenken bewahren.

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt

Flamm, Geheimer Regierungsrat, Professor Vorsitzender.

Dr. Reichelt, Geschäftsführer.

Neue Mitglieder.

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. April-Nummer dieser Zeitschrift) als Mitglieder neu beigetreten:

Blum, Dr.-Ing., ord. Professor, Hannover, Hausmannstr. 5.

Drabsch, Hans, Schriftsteller, Wildpark-Potsdam (Viktoriastraße 67).

Grimm, H., Dr., Magistratsassessor, Referent des Reichsministeriums für wirtschaftliche Demobilmachung, Berlin (NW 52, Helgoländer Ufer 5).

Heusmann, Baurat, Oranienburg, Kurfürstenstraße 78.

Krupp, Fried., Aktiengesellschaft, Grusonwerk, Magdeburg-Buckau. (Körperschaftl. Mitgl.)

Lans, Otto, Kapitän z. S. a. D., Bevollmächtigter der Gasmotorenfabrik Deutz, Berlin (SW 11, Hallesches Ufer 12/13).

Mewes, J. (i. Fa. Behnke & Mewes), Kaufmann, Reeder, Hamburg.

Schach von Wittenau, Berlin W 10, Tiergartenstr. 26a.

Schultze, Aug., Geh. Kommerzienrat, Hamburg (Mönckebergstraße 10).

Seedienst-Aktien-Gesellschaft, Hamburg, Alsterdamm 17. (Körperschaftl. Mitgl.)

Aus verwandten Vereinen

Die **Jahreshauptversammlung des „Hamburger Vereins für Flußschiffahrt" e. V.** fand am Donnerstag, den 13. Februar d. J., in Hamburg statt. Wie entnehmen der Niederschrift auszugsweise folgendes:

Der Vorsitzende beginnt die Verhandlungen abends 7 Uhr 15 Min., heißt die erschienenen Mitglieder und Gäste herzlich willkommen und eröffnet unter Hinweis darauf, daß der Verein mit dem vergangenen Berichtsjahre das 30. Vereinsjahr beendet habe, die wieder auf den 13. Februar, den Stiftungstag des Vereins, fallende Jahreshauptversammlung. Im vergangenen Jahre habe der Verein außer den Herren Direktor Dzondi, Ehrenmitglied, Ludwig Spangenberg, langjähriges Vorstandsmitglied, und Otto Gustav Müller, deren bereits an anderer Stelle ehrend gedacht wurde, noch weitere Verluste zu beklagen, und zwar: Herrn Albert Pflug, Mitbegründer des Vereins, in der Jahreshauptversammlung vom 13. März 1915 zum Ehrenmitgliede ernannt und am 20. September 1918 verstorben, Herrn Carl Kramer, seit 1890 Vereinsmitglied, von 1898 bis 1908 Vorstandsmitglied und am 16. Mai 1918 geschieden, und Johs. Runge, Königlicher Kommerzienrat, seit dem Jahre 1890 bis zu seinem am 24. Januar 1918 erfolgten Tode Mitglied. Das Gedenken aller dieser treuen Mitglieder wird durch Worte der Anerkennung und des Dankes, denen die Mitglieder durch Erheben von den Sitzen zustimmten, geehrt.

Der Vorsitzende schreitet danach unter Feststellung der ordnungsgemäßen Einberufung und der Beschlußfähigkeit der Versammlung zur Erledigung der Tagesordnung:

Punkt 1. Verlesung der Niederschrift über die Vereinsversammlung am 6. Januar 1919.

Punkt 2. Verlesung des Jahresberichtes und der Jahresrechnung für 1918.

Punkt 3. Entlastung des Vorstandes und des Verwaltungsrates.

Punkt 4. Wahlen zum Verwaltungsrat.

Der Vorsitzende bittet Herrn Dr. Edm. Klée Gobert, die Wahlhandlung leiten zu wollen.

Punkt 5. Entlastung der Eisenbahn durch die Binnenschiffahrt. Am 6. Januar habe man über diesen Gegenstand sehr eingehend berichtet. Der vom Verein in Aussicht genommene Ausschuß sei dem Wirtschaftsrat in Vorschlag gebracht worden und dort auch unter den anderen Herren, die aus Kaufmannskreisen beigeordnet worden seien, mit erwählt worden. Der Vereinsausschuß habe Fühlung mit der Eisenbahn gesucht und auch gefunden; man hoffe, daß diese Gemeinschaftsarbeit zu einem ersprießlichen Endziele führen werde. Damit sei das erreicht, was der Verein wollte und auch der Gegenstand für den Verein zunächst erledigt. Es werde Sache der Interessenten sein, die Arbeit so auszubauen, daß man einen sichtbaren Erfolg haben werde.

Punkt 6. Beschlußfassung über beantragte Ehrenzeugnisse. Der Vorsitzende bemerkt, daß nur ein Antrag von der Firma Schmeil & Friedrich für ihren Vizen Carl Schmidt für 25jährige treue Dienste vorliege; es wird gebeten, diesem Antrage zu entsprechen. Die Mitglieder treten dem Vorschlage zustimmend bei.

Punkt 7. Bekanntgabe der neu aufgenommenen und Anmeldung neuer Mitglieder.

Punkt 8. Entgegennahme und Beratung von Anträgen der Mitglieder findet Erledigung in Gemeinschaft mit

Punkt 9. Mitteilungen des Verwaltungsrates. Der Vorsitzende gibt eine Mitteilung der Handelskammer Hamburg bekannt, wonach an der Bille, Blaue Brücke, eine 270 m lange Ufermauer

dem Verkehr übergeben worden ist, und bemerkt hierzu, daß dadurch Lösch- und Ladegelegenheit für oberelbische Schiffe geschaffen sei, welche einst Bedeutung gewinnen, wenn die Industrie sich entwickelt haben werde; wenn auch diese Einrichtung vom Stadtinnern entfernt läge, so sei es jedenfalls ein Fortschritt, den man zu begrüßen habe.

Die Kriegsvereinigung der Makler für Flußschiffer e. V. hat dem Verein ein Schreiben zugehen lassen, wonach sie ersucht, dafür einzutreten, daß die sofortige Aufhebung der Verfügung der Schiffahrtsabteilung (S. A.) in Berlin, die sich auf eine Bundesratsverordnung vom 18. August 1917 stützt und die den freien Schiffsverkehr auf den Märkischen Wasserstraßen und später auf der Elbe unterbinden will, verlangt wird.

Im Zusammenhang damit habe Herr Abraham Levy den Antrag gestellt, daß sich der Verein an der Protestaktion gegen das Weiterbestehen der Schiffahrtsabteilung beteilige.

Der Vorsitzende verliest das Schreiben des Herrn Levy und bemerkt, daß der bisherige Verwaltungsrat den Gegenstand besprochen habe und der Meinung gewesen sei, daß man die weitere Behandlung dem heute zu wählenden Verwaltungsrate zur Weiterberatung überlassen solle, den Mitgliedern aber doch Kenntnis davon geben wolle, um ihnen Gelegenheit zu geben, selbst ihre Meinung zum Ausdruck zu bringen, Anträge zu formulieren, zu beraten und zum Beschluß zu erheben.

Herr Abraham Levy erklärt, man wisse, daß zu den vielen Gesellschaften, die während des Krieges aus der Erde geschossen sind, auch die Schiffahrtsabteilung gehöre. Diese S. A. sei seinerzeit gegründet worden, zu dem ausdrücklichen Zwecke, für Verladung der Heerestransporte zu sorgen. Die S. A. sei dann dazu übergegangen, selbst Kähne anzunehmen, und ist als Unternehmen in der Binnenschiffahrt aufgetreten. Sie habe auf die Schiffahrtsgesellschaften einen gewissen Zwang ausgeübt, daß sie sich ihr in jeder Beziehung unterordnen mußten. Jetzt, nachdem durch Beendigung des Krieges die alten Verordnungen überflüssig geworden seien, beantrage er, daß energisch verlangt werde, daß die Schiffahrtsabteilung von der Bildfläche verschwinde. Diejenigen Transporte, die früher durch Vermittlung von Privatschiffahrt verladen wurden, seien durch die S. A. dieser entzogen. Teilweise seien diese Transporte von der S. A. auch anderen Gesellschaften übertragen worden, ganz gleich, ob diese früher auch nur einen Zentner auf der fraglichen Strecke gefahren hatten. Jede Konkurrenz mit der S. A. sei dabei vollständig ausgeschlossen worden und er könne sich nicht denken, daß der Verein sich dazu hergeben wolle, diese Zustände zu billigen und weiterhin dulden zu wollen. Alle Vereine der Industrie und des Handels hätten Protest gegen die bestehenden Zwangsorganisationen veranstaltet, nur im Verein habe man noch nichts gehört. Im Jahresbericht des Vereins heiße es z. B. auf S. 3 unter „Entlastung der Eisenbahn und Ueberleitung der Güter auf die Binnenschiffahrt“: „Die Bestrebungen der Schiffahrtsabteilung . . . nicht zweckentsprechend waren.“

Redner hätte eigentlich erwartet, daß in diesem Berichte gesagt wurde, daß jetzt die Zeit gekommen sei, die S. A. aufhören zu lassen, denn sie habe keine Existenzberechtigung mehr. Die S. A. habe Hunderte von Kähnen beschäftigungslos liegen. Es seien Millionen von ihr verwirtschaftet worden und diese Millionen müßten die Steuerzahler aufbringen. Jetzt habe die S. A. die Kahnmieten erheblich erhöht; an und für sich sei das ja berechtigt, denn heute könnte die Schiffahrt nicht mehr zu den billigen Mieten fahren, da sie höhere Löhne usw. zahlen müßte. Die Schiffahrtsabteilung habe einen großen Teil der von ihr angenommenen Mietkähne vor allem für den Verkehr mit Ober-Ost benutzt. Jetzt aber, wo die Schiffahrt nur innerhalb des eingeengten Reiches möglich sei, hätte die Schiffahrtsabteilung sofort einen Teil ihres großen Kahnparkes abstoßen müssen. Ob die Geschäftsführung der Schiffahrtsabteilung rentabel gewesen sei, werde sich ja zeigen, wenn die Abrechnung erfolgt. Jedenfalls schien es der Regierung nicht ratsam gewesen zu sein, daß man die S. A. in der bisherigen Weise weiterarbeiten ließ, denn das Reichsschatzamt soll schon im Jahre 1917 Einspruch erhoben haben, daß die S. A. fernerhin die großen Transporte als Unternehmerin ausführt, z. B. die Erztransporte von Lübeck und die Salztransporte nach Hamburg und Lübeck.

Redner bittet daher, einer Resolution zuzustimmen, wonach 1. das schleunige Verschwinden der S. A., 2. Beseitigung jeder Monopolbestrebung in der Binnenschiffahrt, 3. Zulassung des freien Wettbewerbs in der Binnenschiffahrt verlangt wird.

Der Vorsitzende fragt, ob jemand zunächst das Wort wünscht, und bemerkt, da dies nicht der Fall ist, es sei zwar zutreffend, daß alle kaufmännischen Verbände auf Beseitigung der Zwangswirtschaft hinarbeiten und dies unser Verein noch nicht in gleicher Weise zum Ausdruck gebracht habe. Nicht zutreffend sei es aber, daß der Verein gar nichts über diese Mißstände, die aus der Zwangswirtschaft hervorgegangen seien, in seiner Mitte zur Sprache gebracht habe. Wenn Herr Levy die früheren Niederschriften nachlesen werde, so werde er finden, daß der Verein häufig gegen die Einrichtungen der Schiffahrtsabteilung Stellung genommen habe. Besonders in der Frage der Entlastung der Eisenbahnen für das Elbegebiet ist auf die unzweckmäßigen Maßnahmen wiederholt hingewiesen worden. Aus diesem Grunde habe der Verein auf anderem Wege, wie schon zuvor ausgeführt, sein Ziel verfolgt und erreicht. Man könne diesen Teil wohl als erledigt ansehen, was Herr Abraham Levy bejaht.

Der Vorsitzende fährt fort, zu dem übrigen Teil heute schon Stellung zu nehmen, sei unmöglich, da der Verein noch nicht genügend vorbereitet sei. Selbstverständlich sei es den Mitgliedern überlassen, Stellung zu dem Levyschen Antrage zu nehmen. Dessen Radikalvorschlag scheine Redner aber doch wohl nicht durchführbar. Solange die Demobilmachung bestehe, habe die Schiffahrtsabteilung auch Existenzberechtigung, zumal die von ihr geschlossenen Verträge bis sechs Monate nach beendeter Demobilmachung laufen; eine frühere Beseitigung der Schiffahrtsabteilung könne er daher auch nicht anstreben. Es sei aber heute, wie schon erwähnt, Sache der Mitgliedschaft, sich zu diesem Gegenstand zu äußern, damit der Verwaltungsrat erfahre, welche Stellung sie einnehmen wolle; er müsse daher um weitere Aeußerung der Mitglieder zu der Eingabe der Kriegsvereinigung der Makler für Flußschiffer bitten.

Herr Abraham Levy weist darauf hin, daß vorhin gesagt worden sei, es sei noch nicht an der Zeit, gegen die Schiffahrtsabteilung Stellung zu nehmen. Er sei vom Gegenteil überzeugt, denn die S. A. nehme jetzt auf Grund einer Verordnung, welche im August 1917 herausgegeben sei, Verfügungen vor. Wenn der Verein nicht rechtzeitig vorgehe, treffe die S. A. ihre Maßnahmen, die noch viel länger als sechs Monate nach der Demobilmachung gelten.

Herr Worlikowsky betont, daß er selbst in der Schiffahrtsabteilung Altona tätig gewesen sei und diese als ein Institut kenne, das ganz gut seine Funktionen erledigt habe; aber man sei jetzt außerhalb des Krieges, und was die Bundesratsverordnung vom 18. August 1917 anbelange, könne man jetzt nicht anerkennen, da die Gründe für ihre Entstehung damals andere gewesen seien. — Es wurde durch Zwischenruf eingewendet, daß derartige Verordnungen gesetzliche Gültigkeit behielten. — Die Militärtransporte sollten sichergestellt werden und dazu brauchte man zwecks Entlastung der Eisenbahn auch die Binnenschiffahrt. Die S. A. sei an die Genossenschaft herangetreten, um einen Schifferbetriebsverband der Märkischen Wasserstraßen zu errichten. Der Vorstand bestehe aus zwei Vorstandsmitgliedern der Transportgenossenschaft, u. a. Herrn Direktor Vortisch, und aus einem Vorstandsmitgliede des Zentralverbandes, ebenfalls vertreten durch Herrn Direktor Vortisch. Restliche zwei Vorstandsmitglieder werden durch die Schiffahrtsabteilung ernannt.

Redner glaubt sicher, daß auch noch die Schiffahrtsgesellschaften mit der Verstaatlichung an die Reihe kommen würden. Die S. A. gehe systematisch vor, und er glaube nicht, daß die Schiffahrtsgesellschaften mit den Einrichtungen der S. A. einverstanden sind. Jetzt müsse es aus sein mit der S. A.! Herr Hahn habe für die S. A. sehr viel getan; das ändere aber nichts an dem Standpunkte, daß durch die Verbindung zwischen der S. A. und der Transportgenossenschaft diese sich fortwährend zu vergrößern suche. Er sei für einen energischen Protest, und wie Herr Levy nicht mit Unrecht sage, sei die Bundesratsverordnung von 1917 zu ganz anderen Zeiten und unter ganz anderen Verhältnissen erlassen worden, als man diese heute habe. Auch vor den Gesellschaften werde kein Halt gemacht werden.

Herr Bestmann kann den Auslassungen des Herrn Worlikowsky nur beipflichten. Des weiteren habe der Vorsitzende der Transport-Genossenschaft Berlin (T. G. B.) in einer Versammlung in Hamburg angekündigt, daß die am 15. Februar d. J. schon in Kraft tretende Verfügung auch für die Elbe eingführt werden solle und der S. A. die entsprechenden Maßnahmen überlassen werden sollen. Es würde zu weit führen, wenn die S. A. einen solchen Einfluß bekomme und die Schiffahrt monopolisiere. Es könne aber so weit kommen, wenn nicht der Verein Stellung dagegen nehme.

Herr Krüger kann dem Vorredner auch nur recht geben. Er könne sich aber nicht denken, daß die Sache noch nicht so weit gediehen sei. In Berlin und Stettin habe man ebenfalls bei der Regierung Protest eingelegt. Die Kriegsvereinigung der Makler habe sogar nach Weimar protestiert. Er spreche daher die Bitte aus, daß auch der Verein Protest erhebe. Weshalb solle nun gerade der Flußschiffahrtsverein es nicht tun, der Spediteurverein habe doch auch Protest eingelegt.

Herr Worlikowsky verliest eine Eingabe des Verbandes deutscher Seehafenspediteure, in der auf das ernsteste gegen die Handhabung der Bundesratsverordnung der S. A. in Verbindung mit der Transport-Genossenschaft protestiert wird, und erklärt, wenn dieses Institut es für in Ordnung gefunden habe, zu protestieren, so müsse er doch annehmen, daß der Verein für Flußschiffahrt sich notwendigerweise auch damit befassen werde.

Sodann verliest Herr Worlikowsky noch ein Schreiben an die S. A. in Berlin, welches sich gegen die Bundesratsverordnung vom 18. August 1917 (Rgbl. S. 720) wendet, und fügt hinzu, daß, wie gesagt worden sei, die fragliche Verordnung in kürzester Zeit Gesetzeskraft erlangen solle. Wenn die Gesellschaften so ruhig seien wie bisher, dann würden sie sich eines Tages vor die vollendete Tatsache gestellt sehen. Wie komme die S. A. dazu, sich einer einzelnen Gruppe zu bedienen und die anderen totzumachen! Die Transport-Genossenschaft habe zu den Schiffern gesagt: „Ihr müßt euch ein für allemal bei uns melden, einerlei ob ihr Kohle laden wollt oder nicht“, während die Notverfügung der S. A. vom

Sommer 1917 die Schiffer nur dann an die T. G. verweist, wenn sie Kohlen laden wollen.

Nach Bekanntgabe des inzwischen erfolgten Wahlergebnisses zum Verwaltungsrat (Punkt 4 der Tagesordnung) übernimmt der wiedergewählte bisherige Vorsitzende die Leitung der Versammlung. Er dankt für das Vertrauen, das die Mitglieder ihm erneut zum Ausdruck gebracht haben. Er werde sich Mühe geben, die Geschäfte nach besten Kräften zu führen, er könne aber den Hinweis nicht unterlassen, daß eine allgemeine Nervosität im Kriege eingetreten sei, auch in diesem Kreise, die leider auch zu einem Ausscheiden eines verdienstvollen Mitgliedes geführt habe. Er wolle bekennen, daß er persönlichen Angriffen gegen Mitglieder nicht mit der nötigen Schärfe entgegengetreten sei, er habe aber im allgemeinen die Wahrnehmung gemacht, daß innerhalb unserer Mitglieder etwas scharf gewählte Worte, wie solche in dieser Mitte leicht vorkommen, nicht gar zu tragisch genommen wurden. Er müsse jedoch nach den gemachten Erfahrungen nach dieser Richtung hin schärfer vorgehen und werde daher künftighin an den eigentlich selbstverständlichen Grundsätzen festhalten, daß persönliche Angriffe unterbleiben und etwaige Gegensätze auf sachlicher Grundlage ausgetragen werden. Er müsse aber auch weiter darauf halten, daß dort, wo der Verein durch Ausschüsse bei Verhandlungen mit Behörden und Körperschaften vertreten wird, alle Mitglieder des Ausschusses eine bedingungslose Geschlossenheit nach außen zum Ausdruck bringen. Sollte ein Mitglied Bedenken oder Widerspruch hiergegen erheben, so bäte er, es jetzt zu tun. Unter allseitiger widerspruchsloser Zustimmung zu diesen Ausführungen erklärt Redner seine Bereitwilligkeit, das Amt wieder anzunehmen, worauf alle Anwesenden sich zustimmend aussprechen. Herr Adler, welcher nicht anwesend war, wird noch befragt werden, ob er das Amt annehmen wolle. Der Vorsitzende bittet sodann die neuen Verwaltungsmitglieder, nach Schluß der Hauptversammlung zu einer kurzen Besprechung zwecks Verteilung der Aemter zusammenzutreten.

Der Vorsitzende kommt zurück auf die vorhin unterbrochene Beratung und erklärt, er erkenne wohl die Gefahr an, die im Anzuge sei. Er habe aber auch nicht gesagt, daß der Verein einen Protest ablehnen müsse, sondern nur darauf hingewiesen, daß der alte Verwaltungsrat angesichts dessen, daß er das Amt heute vielleicht abgeben werde, diesen Gegenstand nicht habe vorbereiten können, und deshalb glaubte er es den Mitgliedern überlassen zu müssen, selbst Anträge zu stellen und die Entscheidung zu treffen.

Es sei in der Hauptsache zweierlei vorgeschlagen: einmal die Beseitigung der S. A., zum anderen Verhinderung einer Zwangsvereinigung der Privatschiffer; der freie Wettbewerb in der Binnenschiffahrt werde damit wieder hergestellt sein. Man könne über die Zweckmäßigkeit dieser Anregung verschiedener Meinung sein. Hier im Verein könnten nur die Ziele verfolgt werden, die nach allseitiger Meinung der Förderung der gesamten Flußschiffahrt dienen. Die Meinungen auf den verschiedenen Gebieten gehen jedoch auseinander; die Oder sei mit den Einrichtungen der S. A. zufrieden, ebenso haben auch aus den Kreisen der märkischen Schiffahrt verschiedene Angehörige sich zufrieden geäußert. Die Elbe dagegen habe niemals einen Hehl daraus gemacht, daß sie nie zufrieden gewesen sei. Hier müsse man aber gerechterweise zugeben, daß die Verhältnisse auf diesem Gebiete für die S. A. besonders schwierig lagen. Die Elbe fließe in einer ungünstigen Richtung, sie habe keine Verbindung nach dem Westen, ihre Verkehrsrichtung Süd-Nord und Nord-Süd war für die Ueberleitung von Transportmengen wenig geeignet. Dennoch hätte sich manches Gut von der Eisenbahn auf die Wasserstraße ablenken lassen, wenn die S. A. den von vornherein gestellten Anregungen, die Binnenschiffahrt mit der Eisenbahn zur Gemeinschaftsarbeit zusammenzuführen, verständnisvoller entgegengekommen wäre. Die Schiffahrttreibenden der Elbe werden daher der S. A. auch nicht nachtrauern, sofern sie ihre Tätigkeit einstellen werde, wenn sie auch gern anerkennen wollen, daß ihnen bei Beschaffung von Mannschaften und Kohle manche Hilfe von der S. A. geleistet worden sei. Bei der Verschiedenheit in der Beurteilung der S. A. scheine es ihm daher richtiger zu sein, daß der Hamburger Verein vorerst mit den Schiffervereinen Fühlung nehmen würde, ehe er zu einer bestimmten Stellungnahme sich entscheidet.

Zu der anderen Frage bezüglich der Zwangsorganisation der Privatschiffer gehen die Meinungen gleichfalls sehr weit auseinander. Es sei nicht zu übersehen, daß die Privatschiffahrt zum großen Teile für die Betriebsverbände eintritt; es sei auch wohl nicht zu leugnen, daß ihr besondere Vorteile daraus entstehen können. Es kann jedoch nicht ausbleiben, daß eine unter Zwang stehende Privatschiffahrt auch einen Zwang auf ihre Auftraggeber ausüben wird, und Druck erzeugt bekanntlich Gegendruck. Für ihn, Redner, stehe es außer Frage, daß diejenigen Ablader und Bezieher, welche über große Mengen verfügen, sich selbst Schiffahrt anschaffen werden, sobald sie, durch den Zwang beeinträchtigt, ihre Geschäfte nicht so erledigen können, wie es in ihrem Interesse liege. Er wolle nur daran erinnern, wie die Großverlader Oesterreichs, Georg Schicht und andere, wie die Zuckerfabrik von Friedrich Meyer's Sohn an der Mittelelbe und wie für Kohle und Steinverladung die betreffenden Interessenten sich schon eigene Schiffahrt angeschafft haben. Ein derartiges Vorgehen wird Nachahmung finden, sobald der Zwang in höheren Preisen zum Ausdruck kommt. Besserer Verdienst und höhere Preise sind doch letzten Endes die eigentlichen Ziele der Zwangsorganisation; der Handel weiß sich dagegen erfahrungsgemäß in solchen Fällen zu helfen. Das aber ist zum Schaden der Schiffahrt, und das sollte der Privatschiffahrt recht eindringlich vor Augen geführt werden. Anderseits ist nicht zu verkennen, daß durch eine vernünftige Preispolitik der Privatschiffahrt in den Frachten auch den Gesellschaften gewisse Vorteile erwachsen; es sei daher wohl denkbar, daß diese unter solchen Verhältnissen keine Veranlassung haben, sich gegen eine Zwangsvereinigung der Privatschiffahrt auszusprechen. Seiner eigenen Meinung nach müsse er es für richtiger halten, von jeder Zwangsvereinigung abzusehen, er halte auf die Dauer den freien Wettbewerb für gesünder und für jeden, der seine ganze Kraft einzusetzen bereit ist, einträglicher.

Bisher seien nur Stimmen für die Anregung des Herrn Levy laut geworden; sollten in diesem Kreise andere Ansichten, die den von diesem Herrn ausgesprochenen entgegenlaufen, bestehen, so bäte er um freie Aussprache, da nur dann der Verwaltungsrat in die Lage kommen könne, die richtige Meinung der Mitgliedschaft zu erfahren.

Herr Abraham Levy hat das bestimmte Gefühl, daß die Vertreter der großen Schiffahrtsgesellschaften im Verein die Interessen der Kleinschiffahrt nicht genügend vertreten, weil sie sich nicht recht trauen, diese der S. A. gegenüber wahrzunehmen. Beispielsweise habe sich aber der Verein der Getreide- und Futtermittelhändler der Hamburger Börse ganz energisch gegen eine von der Regierung beabsichtigte Verfügung ausgesprochen, wonach der Import von Getreide und Futtermitteln nur an 20 bis 30 große Firmen übertragen werden sollte, weil hierdurch die großen Kreise der kleinen Firmen, Händler, Makler und Agenten vom Handel ausgeschaltet würden. In derselben Weise sollte auch der Hamburger Verein für Flußschiffahrt die Interessen der kleinen Schiffahrtsgeschäfte und Makler wahrnehmen.

Herr Worlikowsky wiederholt, Herr Direktor Heesch habe geäußert, daß die Privatschiffahrt dem Zwange geneigt sei. Er könne dies nicht bejahen; ihm habe man von seiten der Schiffer gesagt, es sei geplant, die Privatschiffahrt in eine Zwangsvereinigung zu bringen. Komme dabei etwas heraus, das für die Privatschiffer nicht zum Schaden sei, dann wolle man sehen, wie die Dinge sich gestalten. Andernfalls würden die Privatschiffer ihre Kähne anbinden und nach Hause gehen.

Sodann verliest Redner ein Schreiben der Hamburger Exporteure, welches sowohl bei der S. A. in Berlin als auch bei den übrigen maßgebenden Behörden energischen Protest gegen die fragliche Bundesratsverordnung telegraphisch eingelegt hat, und bemerkt, Herr Direktor Heesch habe vorhin gesagt, er sei mit der S. A. insofern zufrieden gewesen, als sie Kohle und Leute besorgt habe. Er erkenne an, daß Herr Hahn, der ein ungemein strebsamer Herr sei, sich für die Interessen der Binnenschiffahrt eingesetzt habe. Gegen Herrn Hahn und die Altonaer Schiffahrtsabteilung wende man sich auch nicht, sondern gegen das Institut in Berlin, da man dessen Mittel und Wege nicht immer folgen könne. Wenn Herr Direktor Heesch sage, daß der Verein zunächst nach den Satzungen die Interessen der gesamten Flußschiffahrt zu vertreten und zu fördern habe, so sei das hier nicht zutreffend, denn man befinde sich in Hamburg. Hier komme diejenige Flußschiffahrt in Betracht, welche in Verbindung mit Hamburg stehe. Was Altona betreffe, so stehe er vollkommen auf Direktor Heesch' Standpunkt. Die Generalverfügungen von Berlin seien verkehrt.

Herr Direktor Irmer betont, daß die Frage für alle Mitglieder von außerordentlicher Bedeutung sei. Er müsse Herrn Levy widerlegen, daß die Schiffahrtsgesellschaften vor Berlin Angst hätten. Auch die Schiffahrtsgesellschaften hätten wiederholt in entsprechender Weise Vorstellungen dort erhoben, und als jetzt von der Zwangssyndizierung die Rede gewesen sei, habe man die Angelegenheit sofort besprochen und sich überlegt, welche Maßnahmen dagegen zu ergreifen seien. Er sei der Meinung, daß die Zwangssyndizierung für die S. A. hauptsächlich den Zweck habe, sich ihren Posten zu sichern. Die Transport-Genossenschaft treibe dabei Eigenbrötelei, sonst würde Herr Direktor Vortisch nicht mit solcher Verve dahinterstecken und sich nicht zwei Stimmen im Vorstand gesichert haben. Der Umstand, daß nur Schiffseigner mit einem oder zwei Kähnen vorläufig in die Vereinigung aufgenommen würden, dagegen jedermann, der drei oder mehr Kähne habe, draußen bleiben könne, gäbe zu bedenken, daß irgend etwas Besonderes dahinterstecken müsse, und beweise, daß man erstmal die kurzsichtigen Kleinschiffer fangen wolle, die ohne jeden Protest in solche Zwangsvereinigung hineingingen. Wenn man jetzt zwangssyndiziere und sage, dadurch, daß ihr einig seid, kommt eine gute Fracht heraus, wolle man lediglich Dumme fangen. Der Privatschiffer, der nur ein oder zwei Kähne habe, denke gewöhnlich nicht an die Zukunft und sage meistens nur: „Was kann ich in den nächsten Wochen verdienen?" Weiter denke er nicht. Dagegen würde sich derjenige, der mehrere Kähne besitze, also schon kaufmännischer und an die Zukunft denke, die Sache reiflich überlegen, schon mehr Widerspruch erheben und sich eine derartige Vergewaltigung, die sie doch tatsächlich ist, nicht ohne weiteres gefallen lassen. Deshalb habe man erst einmal bei den Kleinschiffern angefangen, um dem Reichswirtschafts-

amt und anderen Behörden darlegen zu können, die Schiffahrt sei ohne Protest in die Vereinigung eingetreten und sei förmlich entzückt von den Glücksideen der S. A. Aus solcher kleinen Zwangsinnung, wie jetzt auf den Märkischen Wasserstraßen, würde aber todsicher eine größere; man würde auch weiter gehen und auch die Schiffseigner, die drei und mehr Kähne haben, zum Eintritt zwingen. Sie würde auch auf Oder und Elbe übergreifen, und schließlich würde man auch nicht vor den Schiffahrtsgesellschaften haltmachen. Er sehe klar und deutlich, daß aus dieser Zwangsinnung ohne Frage schließlich eine Sozialisierung der Binnenschiffahrt werde. Aber nicht nur die Schiffahrttreibenden, sondern auch Spediteure und Händler würden von diesen Zwangsvereinigungen die größten Nachteile haben. Man könne jedoch heute abend nicht so schnell zu einer Resolution kommen, wie Herr Levy vorgeschlagen hätte; das würde zu lange dauern. Die vorgeschlagene Resolution sei außerdem zu scharf. Als Soldat könne man so vorgehen, aber nicht als Zivilist. — Redner schlägt vor, um die Sache in Fluß zu bringen, einen Ausschuß zu erwählen, um einen Meinungsaustausch von allen Beteiligten zur Sprache zu bringen. Dieser Ausschuß solle sich sehr bald hinsetzen und beraten. Welche Schritte der Verein dagegen unternehmen wolle, ob er die S. A. schroff angreifen wolle, usw., müsse der Ausschuß dann beschließen. Redner glaubt, wenn man gegen eine Zwangsyndizierung sei, werde die S. A. selbst bald fallen.

Herr Worlikowsky wiederholt, daß die Zeit Eile gebiete. Am 15. Februar, also übermorgen, beginne diese Verordnung Gesetzeskraft zu erlangen. Es sei notwendig, daß sofort etwas geschehe. Es habe gar keinen Zweck, lange hinter dem Berge zu halten mit dem, wie man denke und was man wünsche.

Der Vorsitzende kommt auf den bestimmten Vorschlag des Herrn Direktor Irmer zurück, einen Ausschuß zusammentreten zu lassen. Ehe man zur Wahl dieses Ausschusses schreite, möchte er die Stimmung der Versammlung genau kennenlernen und bittet er diejenigen Herren, die dafür sind, gegen die Zwangsvereinigung Einspruch einzulegen, die Hand zu erheben. Die Mitglieder waren mit Ausnahme von einer Stimme dafür, einen Ausschuß zu diesem Zweck zu bilden.

Herr Krüger hält es zu der Rede des Herrn Worlikowsky für notwendig, den Ausschuß so schnell als möglich in Tätigkeit treten zu lassen, da bereits am 22. Februar in Berlin eine Sitzung stattfinde, um den Verband der Oderschiffer zu gründen.

Herr Borowicz bittet, wenn es schon heute abend nicht mehr möglich sei, Protest zu erheben, wenigstens morgen unter Bezugnahme auf die bereits ergangenen Proteste telegraphisch Widerspruch zu erheben.

Der Vorsitzende schlägt für den Ausschuß folgende Herren vor: Borowicz, Worlikowsky, Levy, Krüger, Wieder, Fischer und den Verwaltungsrat. Die Mitglieder erklären sich mit diesem Vorschlag einverstanden, worauf der Vorsitzende die Herren bittet, zum 14. d. M., vormittags 10½ Uhr, zu einer Besprechung im Sitzungszimmer der Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften, Raboisen 40, zu erscheinen.

Sodann teilt der Vorsitzende bezüglich des Mittellandkanals mit, daß der Verein sich nunmehr für die Mittellinie ausgesprochen und sein Standpunkt der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffervereine in Magdeburg zur Kenntnis gebracht habe. Am 4. Februar seien über diesen Gegenstand in dieser Arbeitsgemeinschaft Verhandlungen gepflogen, man sei sich aber noch nicht schlüssig geworden und habe es für richtiger gehalten, erst die Versammlung des Concessionirten Sächsischen Schifferverei͏ns abzuwarten und nach Eingang von dessen Entschließung einen Beschluß in der Arbeitsgemeinschaft zu fassen. Am 9. April d. J. werde der Zentral-Verein in Berlin seine Hauptversammlung abhalten, wobei auch diese Frage als Hauptgegenstand behandelt werden und eine bestimmte Stellungnahme der Binnenschiffahrt zum Ausdruck kommen solle. Für den Hamburger Verein war schließlich auch Stellung zu Hamburgs Handel ausschlaggebend, so daß er einstimmig für die Mittellinie eingetreten sei, nachdem die Nordlinie gefallen war.

Redner verliest danach einen Antrag der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften auf sofortige Absendung einer Eingabe an den Senat, um die geplante Bebauung einer großen Uferstrecke am Spreehafen zu verhindern und damit die Möglichkeit für eine Vergrößerung des Spreehafens für kommende Jahre zu sichern. Er erinnert hierbei an die traurigen Erfahrungen, welche die Binnenschiffahrt im Zollinlande habe machen müssen; hier ist früher nicht rechtzeitig für eine Ausdehnung der Binnenschiffahrt vorgesorgt. Die geeigneten Uferplätze im Zollinland sind immer mehr und mehr für Bauzwecke vergeben, so daß seit vielen Jahren großer Mangel an Lösch- und Ladeplätzen im Zollinlande zu beklagen ist, unter dem auch ganz besonders der hamburgische Handel und die Bevölkerung Hamburgs zu leiden habe. Ebenso kann es im Freihafen ergehen, wenn man Ländereien für Bauzwecke vergibt, die sich für die Vergrößerung von Binnenhäfen eignen. Am Spreehafen ist heute noch die Ausbaumöglichkeit vorhanden, es sei aber auch dringende Gefahr vorhanden, daß sie beseitigt wird durch Bebauung der Ufer mit Wohnstätten. Das Bedürfnis für Wohnungen kann durch den Verein nicht bestritten werden, aber die bevorstehenden Verhandlungen in der Nationalversammlung lassen eine Gebietsvergrößerung für Hamburg erhoffen, so daß Plätze für Wohnungen gewonnen werden, die dem Hafenausbau nicht im Wege stehen. Er bäte daher, der Anregung der V. E. G. stattzugeben und dem Verwaltungsrat zu überlassen, die Eingabe in dem vorgeschlagenen Sinne einzureichen. Die Ermächtigung hierzu wird einstimmig erteilt.

Weiter wird mitgeteilt, daß die Handelskammer Hamburg auf eine Verordnung der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe aufmerksam macht, wonach die Friedensbestimmungen für die Bemannung der Binnenschiffe am 10. Februar d. J. wieder in Kraft getreten sind (siehe Amtsblatt 35/19).

Der Vorsitzende bittet die Herren G. A. Friedrich und Otto Fischer, die Mitglieder einen Augenblick allein zu lassen (worauf sich diese beiden Herren in das Nebenzimmer begeben), und teilt mit, daß ihm ein besonderer Wunsch am Herzen läge. Die beiden Herren seien unsere Senioren und hätten sich als langjährige Vorstandsmitglieder um den Verein sehr verdient gemacht. Der Verwaltungsrat schlage den Mitgliedern einstimmig vor, diese beiden Herren zum Dank zu Ehrenmitgliedern zu ernennen. Die Mitglieder treten diesem Vorschlage einstimmig bei. Zu den wieder eintretenden beiden Herren G. A. Friedrich und Otto Fischer erklärt der Vorsitzende: „Es ist dem Verein ein Herzensbedürfnis, Ihnen für Ihre verdienstvolle Arbeiten den Dank des Vereins auszusprechen und diesem Danke in der Ehrung Ausdruck zu geben, daß er Sie beide zu seinen Ehrenmitgliedern ernennt. Wir hoffen, auch Ihnen damit eine Freude bereiten zu können."

Herr Direktor Irmer führt aus, daß es üblich sei, neue Ehrenmitglieder hochleben zu lassen, worauf ein Hoch auf die beiden Ehrenmitglieder ausgebracht wird.

Herr Friedrich spricht seinen herzlichsten Dank aus für die Ernennung zum Ehrenmitglied mit der Versicherung, daß sie beide trotzdem den Verein noch so viel wie möglich unterstützen und in allen Sachen, wenn nötig, mit Rat und Tat beistehen werden.

Herr Fischer schließt sich den Dankesworten seines Vorredners von ganzem Herzen an.

Schluß der Sitzung 9 Uhr 12 Min.

Nachträgliche Mitteilungen des Verwaltungsrates. Inzwischen sind dem Verein noch folgende Mitteilungen der Handelskammer Hamburg zugegangen: vom 26. Februar 1919 (II 246) betreffend das Schreiben des Reichswirtschaftsamtes vom 7. Februar 1919 (I./2. 1963).

„Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 30. Januar 1919 in Ergänzung des § 9 der Eichordnung für die Binnenschiffahrt auf der Elbe vom 15. Juli 1913 beschlossen:

Die Eichscheine geeichter Schiffe, bei denen die im § 9 Absatz 2, Ziffer 2 der Eichordnung für die Binnenschiffahrt auf der Elbe vom 15. Juli 1913 vorgeschriebene Eichprüfung infolge des Krieges und der Verhältnisse der Uebergangszeit nicht rechtzeitig ausgeführt werden kann, die daher nach § 9 Absatz 4 ungültig werden würden, behalten, unbeschadet der Vorschriften im § 9 Absatz 2 Ziffer 1, auf Antrag des Schiffseigentümers über den im Eichschein vermerkten Schlußtag ihrer Gültigkeitsdauer hinaus noch um drei weitere Jahre Gültigkeit. Diese Fristverlängerung kann auch durch die Eichbehörde von Amts wegen ausgesprochen werden.

Die Bekanntmachung vom 9. Oktober 1915 („Zentralblatt für das Deutsche Reich" S. 417) bleibt unberührt.

Die Verlängerung der Gültigkeit ist im Eichschein und im Verzeichnis der Eichungen und Eichprüfungen durch die Eichbehörde zu vermerken."

Im Auftrage
gez. Unterschrift.

An die Regierungen der Elbuferstaaten — außer Preußen — einschließlich Lübeck."

und vom 12. März 1919 (I 1292) betreffend Ersuchen der Meldestelle des Freikorps Schleswig-Holstein, Gr. Bleichen 27, Kaisergalerie, Zimmer 42:

„In den Zeitungen sind mehrfach Aufrufe zum Eintritt bei den sich jetzt bildenden Freikorps erschienen. Die Zahl der sich Meldenden, besonders an Offizieren, ist angesichts des Zweckes, für die Regierung zuverlässige Truppen zu schaffen, verhältnismäßig noch gering. Bei der jetzigen wirtschaftlichen Lage wird es aber im wirtschaftlichen Leben wohl eine größere Zahl von zurzeit nicht ausreichend beschäftigten Persönlichkeiten geben, die im Falle ihrer Bereiterklärung für die Einstellung im Freikorps in Frage kämen.

Deshalb gestatten wir uns ergebenst die Bitte, bei den hiesigen wirtschaftlichen Verbänden und den anderen in Frage kommenden Stellen dahin wirken zu wollen, daß entbehrliche Angestellte usw. auf die Freikorps aufmerksam gemacht werden und ihnen auf Wunsch der Eintritt in diese Truppen gestattet wird.

Bei allen Korps wird mobiles Gehalt bzw. Löhnung und täglich 5 M Zulage, freie Verpflegung und Unterkunft gewährt.

Weitere Auskunft kann von 10 bis 12 Uhr im diesseitigen Geschäftszimmer erteilt werden."

Die Handelskammer erfüllt gern diesen Wunsch, indem sie hierdurch bittet, ihre Mitglieder auf die Tätigkeit dieser Meldestellen und die Möglichkeit des Eintritts entbehrlicher Angestellter in das Freikorps aufmerksam zu machen.

Hamburger Verein für Flußschiffahrt e. V.
Georg Heesch, Vorsitzender.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt, Schiff- und Wasserbau

Hafenrundfahrt A.-G., Kiel. Die Abschreibungen für 1918 betragen 51 218 M, der Reingewinn 40 968 M, die Dividende 6 % von 600 000 M Aktienkapital.

Cuxhaven-Brunsbüttel Dampfer A.-G., Cuxhaven. Die Gesellschaft verzeichnete für 1918 nach 31 956 M Abschreibungen 14 387 M Reingewinn und zahlte auf 150 000 M Kapital 9 % Dividende, außerdem 9 % Bonus aus dem aufgelösten Reservefonds II.

Schleppdienst Mannheim G. m. b. H., Mannheim. Die Prokura des Ernst Schmidt ist erloschen, an Theodor Dasbach ist Einzelprokura erteilt.

Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-A.-G., Bochum. Otto Springer ist aus dem Vorstande ausgeschieden, die Prokura des Hans Metzner ist erloschen.

Elbe Dampfschiffahrts-A.-G., Hamburg. Nach 7000 M Abschreibung ergab sich ein Reingewinn von 39 830 M für 1918. Die Dividende beträgt 4 % von 800 000 M.

Seehafen-Kai-Betrieb Harburg G. m. b. H., Harburg. Dem Betriebsleiter R. W. G. Hintze ist Einzelprokura erteilt.

Passagier- und Schleppschiffahrts-Gesellschaft m. b. H., Kappeln. Die Liquidation ist beendet und die Firma erloschen.

Lühe-Schulau-Fähre G. m. b. H., Grünendeich. Dem Kapitän M. A. J. Hollcufer in Altona ist Prokura erteilt.

Neue Dampfer-Compagnie, Kiel. Die Gesellschaft nahm für 1918 175 938 M Abschreibungen vor und zahlte auf 1 500 000 M Kapital 9 % Dividende, außerdem 9 % Bonus aus dem Grundstücksgewinn.

Berliner Spree-Personenschiffahrts-Gesellschaft m. b. H., Berlin. Gegründet am 17. März 1919 mit 20 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Bruno Freitag.

Transport-Genossenschaft zu Berlin e. G. m. b. H. Aktiva und Passiva gleichen sich für 31. Dezember 1918 mit je 451 956 M aus. Ende 1918 waren 2993 Genossen mit 149 650 M Anteilen und gleicher Haftsumme vorhanden.

Königsberger Maschinenfabrik A.-G. Die Liquidation ist beendigt und die Firma erloschen.

Wasser-Transport-Vermittlung G. m. b. H., Königsberg i. Pr. Gegründet am 18. Februar mit 20 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Erich Haslinger, Oswald Haslinger.

Wasser-Transport-Vermittelung G. m. b. H., Memel. Gegründet am 13. Februar mit 20 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Bruno Bieber und Benno Bieber

Kieler Dockgesellschaft J. W. Seibel, Kiel. Auf den Dockbau wurden für 1918 14 100 M abgeschrieben, danach verblieben 12 450 M Reingewinn. Die Dividende beträgt 5 % von 180 000 M.

Germanischer Lloyd, Berlin. Für 1918 werden 144 189 M Gewinn verzeichnet.

Schleppschiffahrtsgesellschaft Unterweser, Bremen. Die Abschreibungen für 1918 betragen 555 835 M, der Reingewinn 450 001 M, die Dividende 12 % von 2 500 000 M.

Bootekohlen-Handelsgesellschaft m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Der Gesellschaftsvertrag ist geändert. Jakob Widmann in Homberg ist als Geschäftsführer bestellt.

Schiffswerfte und Kesselschmiede Neckarsulm J. Anderssen. Der bisherige Inhaber ist gestorben. Julius, Wilhelm und Ferdinand Anderssen führen das Geschäft als offene Handelsgesellschaft fort.

Lehnkering u. Cie. A.-G., Duisburg. Die Gesellschaft verzeichnet nach 595 518 M Abschreibungen für 1918 einen Reingewinn von 555 681 M.

Handelsgesellschaft in Schiffbau- und Industriebedarf m. b. H., Duisburg Ruhrort. Gegründet am 26. März mit 20 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Johann Boßmann.

Rolandwerft Vertens & Co., Hemelingen. Durch Eintritt eines Kommanditisten wieder Kommanditgesellschaft. An Frau A. F. M. Lürßen in Bremen ist Prokura erteilt.

Schiffs- und Maschinen-Reparatur-Werkstatt M. Böttcher G. m. b. H., Hamburg. Die Prokura des A. F. F. C. Sanftleben ist erloschen.

Frachtcentrale für die nordwestlichen Wasserstraßen, Münster. Diese Firma ist gelöscht worden.

Traven-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Lübeck. Aktiva und Passiva der Liquidationsbilanz für Ende 1918 betragen je 4210 M.

Posener Dampfergesellschaft m. b. H., Posen. Die Liquidation ist beendet und die Firma erloschen.

Albert Wegner, Berlin-Stralau. Inhaber Albert Wegner, Spezialgeschäft für Motorboote.

Emanuel Friedlaender & Comp., Berlin. An Max Zippel, Josef Hübner und Julius Hirschhoff ist Gesamtprokura erteilt.

Habermann & Guckes A.-G., Kiel. Die Prokura des Paul Schumann ist erloschen, an Dipl.-Ing. Arthur Thoiß in Berlin ist Prokura erteilt.

Schlepp-Genossenschaft e. G. m. b. H., Küstrin. Wilhelm Pilz ist nicht mehr Vorstandsmitglied, Dampferbesitzer August Jahnke aus Hamburg ist als solches bestellt.

Otto Helling, Breslau, Seit 20. Oktober 1914 offene Handelsgesellschaft, Gesellschafter Antonie Helling geb. Lessenthin, Berthold Helling, nur letzterer vertretungsberechtigt, Prokurist Albert Bucher.

Swinemünder Motorbootswerft Fred Mahr & Co. Fred Mahr ist aus der Gesellschaft ausgeschieden.

Niedersächsische Verfrachtungsgesellschaft m. b. H., Hannover. Die Prokura des Carl Walter ist erloschen.

Hamelner Lager- und Transportgesellschaft m. b. H., Hameln. Gegründet am 26. März mit 50 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Friedrich Niehenke und Wilhelm Meyer-Hermann.

Schiffahrtsgesellschaft Theilemeier & Co., G. m. b. H. Oberhausen. An Walter Schwarz und Wilhelm Lütkemeier ist Prokura erteilt.

Zoppoter Motorbootsgesellschaft m. b. H. Die Firma ist erloschen.

Motorboot-Verkehr G. m. b. H., Swinemünde. Gegründet am 10. März mit 20 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Karl Grell.

Hamburg-Stade-Altlaender Linie Albert Aust, Hamburg. Die Prokura des K. E. O. Ohle ist erloschen.

Daimlermotoren-Gesellschaft, Untertürkheim. An Hans Kopf ist für die Hauptniederlassung Gesamtprokura erteilt.

Raab, Karcher & Co. G. m. b. H., Karlsruhe. Die Zweigniederlassung Mannheim ist erloschen.

Nistertalsperrengesellschaft m. b. H., Koblenz. Ingenieur Heinrich Flaischlen in Bochum ist weiterer Geschäftsführer geworden. Der Sitz ist nach Höhn (Westerwald) verlegt.

A.-G. H. Paucksch, Landsberg (Warthe). Für 1918 wurden 175 727 M Abschreibungen vorgenommen. Ferner wurden auf 750 000 M Vorzugsaktien für 1910/11 und 1911/12 und auf 1 080 000 M Vorzugsaktien für 1912/13 je 6% Dividende verteilt.

Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft. Die Abschreibungen für 1918 betragen inkl. Reparaturen 382 454 M, der Reingewinn 441 410 M, die Dividende 15% von 1 400 000 M.

J. Frerichs & Co. A.-G., Einswarden. Die Gesellschaft nahm für 1918 622 843 M Abschreibungen vor und verteilte aus 537 282 M Reingewinn auf 4 500 000 M Kapital 10% Dividende.

Gebrüder Sachsenberg A.-G., Roßlau. Nach 197 642 M Abschreibungen verblieb für das Betriebsjahr 1917/18 ein Verlust von 206 743 M.

Swinemünder Dampfschiffahrts-A.-G. Für 1918 werden auf 400 000 M Aktienkapital 12% Dividende gezahlt.

Dampfergenossenschaft Deutscher Strom- und Binnenschiffer e. G. m. b. H., Fürstenberg (Oder). Für 1918 ergab sich ein Gewinn von 61 512 M. Ende 1918 waren 1136 Genossen mit 422 952 M Guthaben und 426 400 M Haftsumme vorhanden.

Neue Norddeutsche Fluß-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg. In Magdeburg wurde eine Zweigniederlassung eingetragen. An J. Bethke in Hamburg sowie H. R. H. Puls und A. H. L. v. Poellnitz in Berlin ist Prokura erteilt.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 20. W. 46 626. **Einrichtung zur Verminderung des Oberflächenwiderstandes gegen die Fortbewegung von mit Dampf- oder Verbrennungskraftmaschinen betriebenen schnellgehenden Wasserfahrzeugen, insbesondere Gleitbooten.** Dr. Rud. Wagner, Hamburg, Bismarckstraße 105. 12. 6. 15.

Klasse 65a, 81. M. 60 845. **Vorrichtung zum Verteilen von Kohlen u. dgl. in den Bunkern von Schiffen.** Arthur Musker, London, Engl.; Vertr.: E. W. Hopkins u. H. Neubert, Patentanwälte, Berlin SW 11. 3. 2. 17. England 4. 2. 16.

Klasse 65a, 3. G. 45 947. **Verfahren zur Herstellung von Schiffswandungen aus Eisenbeton.** Dr.-Ing. R. Geißler, Berlin, Großbeerenstraße 82. 1. 12. 17.

Klasse 65a, 3. R. 46 080. **Verfahren zum Befestigen von Pollern, Ringaugen u. dgl. an Eisenbeton-Schwimmkörpern.** Frau Martha Rieckhof, Bremen, Osterholzer Straße 20. 19. 6. 18.

Klasse 65a, 71. H. 71 902. **Schwimm- und Rettungsanzug.** Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft vorm. L. v. Bremen & Co. m. b. H., Kiel. 26. 3. 17.

Klasse 65a, 25. E. 21 619. **Elektrische Spillwinde mit eingebautem Motor.** John A. Eßberger, Berlin-Schöneberg, Freiherr-vom-Stein-Straße 5. 14. 4. 16.

Klasse 65a, 22. K. 65 342. **Wasserversorgungsanlage für Schiffe.** Willy Knaack, Oliva, Westpr. 8. 1. 18.

Klasse 65a, 46. A. 31 118. **Antrieb für Rudermaschinen.** Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin. 26. 10. 18.

Klasse 65b, 3. Sch. 52 795. **Vorrichtung zum Heben von Gegenständen im Wasser.** Dipl.-Ing. Emil Schmitz, Kiel, Schillerstraße 20. 25. 3. 18.

Klasse 65d, 2. B. 81 433. **Kreiselsteuerung für Torpedos.** E. W. Bliss Company, Brooklyn, New York, V. St. A.; Vertr.: C. Fehlert, G. Loubier, F. Harmsen, A. Büttner, E. Meißner, Dr.-Ing. G. Breitung, Patentanwälte, Berlin SW 61. 11. 4. 16. Amerika 1. 5. 15.

Klasse 65d, 9. W. 50 950. **Verfangsperre zum Unschädlichmachen feindlicher, durch Propeller oder Schaufelräder angetriebener Schiffe, bei der sich Fangleinen in den Propellern der die Sperre überfahrenden Schiffe verfangen sollen.** Theodor Werneburg, Wittenberge, Bez. Potsdam. 10. 6. 18.

Klasse 65f, 10. F. 43 575. **Zusammengesetztes Vorwärts- und Rückwärts-Kugeldrucklager, insbesondere für Schiffe.** Madelon Föppl geb. Schultz, Wilhelmshaven, Hollmannstraße 9. 24. 8. 18.

Klasse 65f, 10. B. 84 751. **Schiffsdrucklager mit mehreren gleichmäßig belasteten Druckringen mit Druckbügeln.** Hans Börger, Hamburg 31, Sillemstraße 14. 19. 10. 17.

Klasse 84d, 2. R. 42 058. **Fahrbarer Eimerkettenbagger zum Auswerfen von Gräben und Einschnitten mit lotrechten Seitenwänden.** Wilhelm Riese, Düsseldorf-Grafenberg, Vautierstraße 78. 16. 6. 15.

Klasse 84d, 2. L. 42 675. **Schaufelbagger.** Richard Leischner, Düsseldorf, Moltkestraße 110. 27. 10. 14.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 4. 307 146 „K". **Einrichtung zum Entlasten und Bewegen der Flutorgane der Tauchtanks auf Unterseebooten.** Fa. F. Schichau, Elbing. 24. 2. 16. M. 59 190.

Klasse 65a, 4. 312 715. **Sicherheits-Schließvorrichtung für U.-Boot-Druckkörperabschlüsse.** Dietrich Schäfer, Kiel. 8. 8. 18. Sch. 53 572.

Klasse 65a, 4. 312 754. **Leerbehälter für Unterseeboote.** Carl Paulus, Blankenese, Wittsallee 12. 30. 12. 17. P. 36 311.

Klasse 65a, 1. 312 698. **Stapelung für Betonschiffe.** Kurt Hofmann, Berlin-Schöneberg, Bennigsenstraße 4. 25. 6. 18. H. 74 651.

Klasse 65a, 3. 313 161. **Verfahren zum Bau der Außenhaut von Eisenbetonschiffen.** Otto Wilhelmi, Berlin-Friedenau, Albestraße 27. 17. 9. 18. W. 51 434.

Klasse 65a, 7. 313 144. **Vorrichtung an Seefischereidampfern.** Friedrich Bringk, Geestemünde. 18. 9. 18. B. 87 382.

Klassse 65a, 42. 313 116. **Elastische Rückkehrkupplung, insbesondere für Ruderanlagen.** Dr. Paul Lind, Hamburg, Lübecker Straße 20. 12. 1. 18. L. 46 053.

Klasse 65a. 312 506. **Pumpe zum Fortschaffen der Abwässer von Kühl-, Wasch- und Badeeinrichtungen in Unterseebooten.** Triton-Werke A.-G. (vormals Ferdinand Müller), Hamburg. 16. 7. 16. M. 59 903.

Klasse 65a. 312 635. **Pumpe zum Fortschaffen der Abwässer von Kühl-, Wasch- und Badeeinrichtungen in Unterseebooten;** Zusatz zum Patent 312 506. Triton-Werke A.-G. (vormals Ferdinand Müller), Hamburg. 23. 9. 17. M. 61 865.

Klasse 65a. 312 636. **Verfahren zur Reinigung von Atmungsluft in abgeschlossenen Räumen.** Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft vormals L. v. Bremen & Co. m. b. H., Kiel. 29. 3. 16. H. 69 989.

Klasse 65a, 61. 312 957. **Verschlußvorrichtung für Sprachrohrleitungen von Schiffen.** August Maßmann, Wilhelmshaven, Friedrichstraße 6. 19. 4. 17. M. 61 213.

Klasse 65a, 61. 313 069. **Spannvorrichtung für Wellenleitungen, insbesondere an Bord von Schiffen.** Johannes Meyer, Bremen, Bahnhofstraße 12. 2. 10. 18. M. 64 085.

Klasse 65a, 73. 313 023. **Schutzüberzug für Taucheranzüge und sackartige, zusammenlegbare Druckkammern gegen Zerplatzen durch Innendruck.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 20. 6. 15. D. 31 848.

Klasse 65a, 73. 313 024. **Tieftauchgerät.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 17. 3. 16. D. 32 438.

Klasse 65b, 3. 313 162. **Verfahren zum Heben gesunkener Schiffe mittels eingeblasener Luft.** Hermann Haedicke, Schladern, Sieg. 23. 8. 17. H. 72 663.

Klasse 65c, 17. 313 042. **Motorfahrzeug mit endlosen Laufketten und Auslegern;** Zusatz zum Patent 306 121. Atlas Metallindustrie G. m. b. H., Berlin. 14. 2. 15. A. 26 802.

Klasse 65d, 5. 312 916. **Verfahren zum Antrieb von Torpedos mittels Expansions- und Verbrennungskraftmaschinen.** Adolf Heckt, Kiel, Lübecker Chaussee 12. 23. 1. 12. R. 34 757.

Klasse 65f, 16. 313 070. **In der Längsrichtung des Schiffes bewegter Stoßpropeller.** Gottlieb Lorisch, Hannover, Braunstraße 3a. 15. 3. 18. L. 46 307.

Klasse 65f, 26. 313 181. **Vorrichtung zum Festhalten von Schiffswellen.** Erich Sartorius, Nowawes, Heinestraße 7. 3. 4. 18. S. 48 073.

Klasse 84a, 3. 312 665. **Haltevorrichtung für Schiffe in Schleusen, Häfen oder ähnlichen Anlagen.** Johann Jacobsen, Berlin-Wilmersdorf, Duisburger Straße 19. 24. 3. 16. J. 17 691.

Klasse 84a, 3. 312 760. **Nadelwehr.** Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Nürnberg. 15. 12. 17. M. 62 267.

Klasse 84c, 2. 313 187. **Verfahren und Vorrichtung zum Herstellen von moorbeständigen Pfeilern.** Paul A. R. Frank, Hamburg, Spaldingstraße 216—218. 28. 11. 15. F. 40 400.

C. Patent-Versagung.

Klasse 65a. Sch. 50 639. **Außerhalb des eigentlichen Schiffskörpers liegender, in die Schiffsform eingeschlossener Brennstoffbehälter.** 3. 9. 17.

D. Aenderung in der Person des Patentinhabers.

Klasse 65f. 289 084. 297 146. Aktiebolaget Archimedes, Stockholm; Vertr.: Dipl.-Ing. R. Specht, Patentanwalt, Hamburg.

E. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:
Klasse 65a. 248 864.
Klasse 65d. 213 905.
Klasse 65f. 300 833.

F. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 683 506. **Steuerstand für Rudermaschinen.** Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Siemensstadt bei Berlin. 24. 7. 17. S. 38 788.

Klasse 65a. 683 510. **Aus aneinanderreihbaren, blockförmigen, federnden Normalkörpern zusammensetzbare Fußbodenbekleidung für Minenfahrzeuge.** Fa. Julius Lennhoff, Berlin. 20. 12. 17. L. 39 564.

Klasse 65a. 685 490. **Schutzhülle für Metallgegenstände.** Cellon-Laboratorium Dr. Arthur Eichengrün, Charlottenburg. 15. 5. 18. C. 12 930.

Klasse 65a. 690 924. **Munitionsaufzug für Tauchschiffe.** Act.-Ges. „Weser", Bremen. 12. 2. 18. A. 27 795.

Klasse 65a. 692 490. **Taucherschlitten.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 28. 1. 18. D. 31 530.

Klasse 65a. 699 631. **Aus einem aufgesetzten Schwimmkörper bestehende Sicherheitsvorrichtung für Schiffe, Boote usw.** Alois Richter, Schönau b. Landeck i. Schl. 31. 10. 18. R. 45 952.

Klasse 65a. 680 861. **Vorrichtung zur Durchführung des Kreislaufs der Atmungsluft an nach dem Regenerationsprinzip wirksamen Atmungsvorrichtungen.** Hanseatische Apparatebau-Ges. vorm. L. v. Bremen & Co. m. b. H., Kiel. 15. 6. 14. H. 67 129.

Klasse 65a. 680 899. **Einrichtung zum Zuführen und Vorwärmen der Verbrennungsluft für Schiffskessel.** Schmidtsche Heißdampf-Gesellschaft m. b. H., Kassel-Wilhelmshöhe. 11. 4. 18. Sch. 59 906.

Klasse 65a. 675 185. **Lenkbares Motor-Land- und Wasser-Luftfahrzeug mit auswechselbaren Antriebsmitteln und Tragmitteln.** Karl Albert Georg Herrmann, Dresden, Wintergartenstraße 62. 2. 10. 16. H. 72 488.

Klasse 65a. 676 234. **Federnde Aufhängevorrichtung für Maschinen zur Verminderung der Schallabgabe.** Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Siemensstadt b. Berlin. 7. 9. 17. S. 38 963.

Klasse 65a. 700 220. **Antriebsvorrichtung für Kesselraumlüfter von Unterseebooten.** Fried. Krupp Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 6. 3. 18. K. 71 751.

Klasse 65c. 700 330. **Gelenkruderkupplung mit automatisch drehbarem Ruderblatt zum Vorwärtsrudern.** Otto Funk, Emil-Heckel-Straße 20, Johann Runkel, Rheinparkstraße 4, und Franz Schwabach, Emil-Heckel-Straße 3, Mannheim. 17. 2. 19. F. 37 351.

Klasse 65c. 700 334. **Ruder, mit dessen Hilfe sich der Kahn in der Sehrichtung des Ruderers fortbewegen läßt.** Paul Kurz, Calw, Württemberg. 19. 2. 19. K. 74 417.

Klasse 65c. 698 180. **Gleitboot.** Friedrich Sasse, Köpenick, Marienstraße. 30. 1. 19. S. 41 299.

Klasse 65c. 698 437. **Rollbahnleiste für Ruderboote.** Reinh. Richter, Berlin-Friedenau, Wiesbadener Straße 5. 3. 2. 19. R. 46 479.

Klasse 65c. 698 700. **Schraubenantrieb für Segel- und andere Boote.** Robert Wendler, Berlin, Greifswalder Straße 198. 3. 2. 19. W. 51 470.

Klasse 65c. 699 306. **Steuersitz für Ruderboote.** Reinh. Richter, Berlin-Friedenau, Wiesbadener Straße 5. 10. 2. 19. R. 46 535.

Klasse 65c. 699 594. **Schraubenboot mit Handantrieb.** Paul Treue, Berlin, Bautzener Platz 1. 14. 2. 19. T. 20 101.

Klasse 65d. 693 661. **Zur Wirkung unter Wasser bestimmtes Sprenggeschoß.** Fried. Krupp Akt.-Ges, Essen, Ruhr. 27. 6. 14. K. 64 277.

Klasse 65d. 699 725. **Torpedo.** Oswald Hoffmann, Neugersdorf i. S. 17. 8. 17. H. 74 007.

Klasse 65f. 683 504. **Vereinigter Dampfturbinen-Flüssigkeitsgetriebe-Elektromotoren- und Brennkraftantrieb für Schiffsschrauben.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin Act. Ges., Hamburg. 4. 3. 16. V. 13 525.

Klasse 65f. 699 492. **Propellerantrieb für Außenbordmotoren.** Motorenwerk Frankfurt G. m. b. H., Frankfurt a. O. 13. 2. 19. M. 60 793.

Klasse 65f. 679 845. **Schiffsmaschinenanlage.** Hugo Junkers, Dessau, Albrechtstraße 47. 10. 8. 16. J. 16 833.

Klasse 65f. 700 341. **Abnehmbarer, drehbar gelagerter Schachtmotor für Bootsantrieb.** Motorenwerk Frankfurt G. m. b. H., Frankfurt a. O. 21. 2. 19. M. 60 903.

Klasse 84b. 675 218. **Hebevorrichtung für Wasserfahrzeuge.** Unruh & Liebig, Leipzig-Plagwitz. 11. 12. 17. U. 5456.

Klasse 84d. 688 360. **Wendeschaufelbagger.** Otto Baranius, Zielenzig, Nm. 13. 9. 17. B. 77 403.

Klasse 84d. 700 214. **Zweiteilige Verschleißbüchse in Baggereimern und deren Verbindungsgliedern sowie in Gelenktransportbändern.** Fr. Arppe, Emden. 11. 7. 17. A. 27 128.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 652 349. **Vorrichtung zur leichten Lösung eines Schlipshakens.** Wilhelm Dieckmann u. Paul Sporer, Wilhelmshaven. 12. 2. 16. D. 29 511. 22. 3. 19.

Klasse 65a. 652 653. **Verriegelung für Halteseile usw.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 27. 9. 15. N. 15 337. 26. 9. 18.

Klasse 65a. 647 766. **Schiffsfenster.** Act.-Ges. „Weser", Bremen. 3. 3. 16. A. 25 487. 19. 12. 19.

Klasse 65a. 680 861. **Vorrichtung zur Durchführung des Kreislaufs der Atmungsluft usw.** Hanseatische Apparatebau-Ges. vorm. L. v. Bremen & Co. m. b. H., Kiel. 15. 6. 14. H. 67 129. 24. 1. 18.

Klasse 65a. 645 359. **Schwimmweste.** Jata-Werk für pflanzliche Füllstoffe G. m. b. H., Dresden. 21. 2. 16. Z. 10 652. 15. 1. 19.

Klasse 65a. 652 658. **Atmungsvorrichtung usw.** Hanseatische Apparatebau-Ges. vorm. L. v. Bremen & Co. m. b. H., Kiel. 7. 2. 16. H. 70 917. 7. 2. 19.

Klasse 65d. 693 661. **Sprenggeschoß usw.** Fried. Krupp Akt.-Ges., Essen, Ruhr. 27. 6. 14. K. 64 277. 21. 10. 18.

Klasse 84d. 648 926. **Verladebagger.** Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, Lübeck. 26. 2. 16. L. 37 561. 24. 2. 19.

Bücherbesprechung

Nordwestdeutscher Kanal-Kalender 1919. Herausgegeben vom Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Duisburg. Preis 3,30 M postfrei. (Mit amtlichem Entfernungsanzeiger und Kärtchen der westdeutschen Wasserstraßen 0,30 M mehr.) „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg.

Das Handbuch für die westdeutschen Wasserstraßen ist nunmehr in vierter Auflage erschienen und enthält außer den auf den neuesten Stand gebrachten Gesetzen und Vorschriften, sowie der Polizeiverordnung für den Rhein-, Herne-, Lippe-Seiten-, Dortmund-Ems-, Ems-Hannover-Kanal, die Ems, Weser, Aller und Fulda, die bewährten Tabellen über alle Orte, Häfen und Ladestellen, Brücken, Fähren und Schleusen auf den gesamten westdeutschen Wasserstraßen. Der Kalender weist verschiedene neue Abschnitte auf (Uebersicht über die kleineren Kanäle im Gebiet der westdeutschen Wasserstraßen, die Rheinschiffahrtsgerichte am Rhein, eine genaue Beschreibung der Häfen am Rhein und Main, die Schiffswerften und die Kohlenhandelsgesellschaften (Syndikate) an den westdeutschen Wasserstraßen. Der Abschnitt „Schiffahrtsunternehmungen und Hafenumschlagsbetriebe" an Rhein und Nebenflüssen, den westdeutschen Kanälen, der Weser und der Donau wurde erweitert und durch Aufnahme einiger Hundert Firmen nahezu vervollständigt. Der Bezug ist allen in der Binnenschiffahrt beteiligten Kreisen sehr zu empfehlen. R.

Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verantwortung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.

Prospektbeilagen. Dieser Nummer liegen drei Prospekte bei:
„Babcock Wasserrohr-Schiffskessel" der **Babcockwerke** in **Oberhausen** (Rheinland),
„Tenax-Metall" der **R. Stock & Co. A.-G., Abteilung Metallwerk** in **Berlin N 39,** Chausseestr. 59,
„Lux-Treibriemen" der Treibriemenfabrik **F. Emil Haeberlin (Inh. H. Morell)** in **Chemnitz,** Stephansplatz 2,
worauf hiermit besonders hingewiesen wird.

Bekanntmachung.

Der Regierungspräsident als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstrassen.
Tgb. Nr. W. B. 2362.

Potsdam, den 24. April 1919.

In dem am 26. April 1919 erscheinenden Stück des Amtsblatts der Regierung Potsdam ist der Nachtrag vom 16. April 1919 zum Tarif für den Teltowkanal und Prinz-Friedrich-Leopold-Kanal vom 11. Juli 1917 veröffentlicht worden, nach welchem zu den geltenden Tarifsätzen unter

A I Durchgangsverkehr ein Zuschlag von 50 v. H.
A II Ortsverkehr, B II Krangeld, B III Lagergeld — ein Zuschlag von 100 v. H.

zu zahlen ist.

In Vertretung: Erbslöh.
Arbeiter- und Soldatenrat Regierung Potsdam.

Führer für Motorkahn

für Fahrten in den Gewässern der Mark Brandenburg zu sofortigem Eintritt gesucht. Angebote mit Gehaltsforderung an
Asphaltfabrik Rudow
Rudow b. Berlin.

Buchhalterin

25 Jahre alt, mit allen kaufmännischen Arbeiten vertraut, 5 Jahre in einem Werftbetrieb tätig, **sucht zum 1. Juli Stellung.** Zuschriften erbittet **Mabel Rehr, Moorburg b. Harburg (Elbe).**

Kaufen oder zu mieten sofort gesucht:

1 Transportkahn

100 bis 120 t Ladegewicht, Tiefgang bis 1,35 m, Breite des Kahnes ca. 3,8 m.
für Schiffahrt auf dem Klodnitzkanal.
Angebote unter Angabe der Preisbedingungen, Alter, Beschaffenheit usw. unt. B. M. 5007 an Rudolf Mosse, Breslau.

Kleines Lastboot
oder Eisenponton
zu kaufen gesucht
für Bodensee.
Offert. an Jantsch, Wangen-Untersee.

Sandnachen

neu oder gebraucht, aus Eisen oder Holz, je 40—100 t, tragfähig, **zu kaufen gesucht.**
C. Rübsamen in Giessen.

Ca. 700 Kilogramm
Schiffstaue
gut erhalten, von Schiffssegeln in der Stärke von 10 bis 35 mm, geben ab
Schurig & Prüfer
Mügeln (Bez. Leipzig).

Offener eiserner 400 tons
Schleppkahn
auch mit eisernem Boden, sofort preiswert abzugeben. **Erich Schön, Berlin W 9,** Köthener Strasse 18.

Marine-Fahrzeug

mit Segelvorrichtung und dänischem Motor, 10 m lang und 2,80 m breit, zum Höchstpreis **zu verkaufen.**
Hamburger Bootbauerei
Schwerin i. M.

Rheinische Unternehmung

sucht für Betrieb Schiffswerft, Bau von **Eisenschiffen, Eisenbetonschiffen** ersten

Konstrukteur.

Bedingung: langjährige Erfahrung, mit modernsten Arbeitsmethoden und Einrichtungen vertraut, geeignet auch für die Hereinbringung von Aufträgen.

Nur durchaus erfahrene und erprobte jüngere Konstrukteure oder Ingenieure, welche sich in die Eigenart des Eisenbetonschiffbaues einarbeiten können, wollen sich melden. Nach Einarbeitung und Bewährung ist Ernennung zum Oberingenieur mit Gewinnbeteiligung in Aussicht genommen.

Meldung unter Beifügung eines Lebenslaufes, bisheriger Tätigkeit, Gehaltsansprüche usw. unter F. Z. V 936 an Rudolf Mosse, Frankfurt a. M.

Die Firma unserer Gesellschaft wird ab 1. Mai dieses Jahres geändert in

Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Aktiengesellschaft
Telegrammadresse „BUGSIER“

Irgendwelche Aenderungen des Betriebes treten durch diesen Namenswechsel nicht ein.

Vereinigte Bugsier- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft
Hamburg.

Einige voll ausgerüstete **Schleppkähne**

von 180 bis 200 t Tragfähigkeit, 4 m Breite, 1,40 m Tiefgang, gebraucht, gut erhalten oder neu,

zu kaufen gesucht.

Schriftliche Angebote unter **J. V. 14660** befördert **Rudolf Mosse, Berlin SW 19.**

Vier gebrauchte Kähne

welche sich zum Transport von Grubenholz auf der Warthe eignen,
zu kaufen gesucht.
Angebote mit Preis unter J. F. 8122 an Rudolf Mosse, Berlin SW 19.

Zu kaufen gesucht

mehrere Schwimmkräne mit Greiferbetrieb

Tragkraft 8000 kg, Hubhöhe ca. 19 Meter, Ausladung ca. 17 Meter. Angebote mit Beschreibung und Preis unter **E. D. 6589** an **Rudolf Mosse, Hannover.**

Ia Wagenfett wieder lieferbar

in Gefässen von ca. 100 kg 120,— M. pro 100 kg
„ „ „ „ 50 „ 125,— „ „ 100 „
„ „ „ „ $12^1/_2$ „ 132,50 „ „ 100 „
ausschliesslich Verpackung.
5-kg-Probegefäss 12,50 M. einschliesslich Gefäss ab Chemnitz.
Curt Heinich, Chemnitz-G., Teleph.: 4373. Telegr.-Adr.: Heinich Chemnitz-G.

---

30 Stück komplette fertige
Bedachungen und Waggondecken
Grösse bis 609 qm
aus Ia garantiert **echtem imprägnierten Friedenszelttuch.** Auf Wunsch schriftliche Aufstellung der Grösse.
Telegramm-Adresse: **David Farntrog, Fürthbayern.**

Winschermann
— Gesellschaft mit beschränkter Haftung —
Reederei u. Kohlengrosshandlung
Duisburg-Ruhrort

Zweigniederlassungen

in	in
Crefeld	Stuttgart
Neuss	Schwäbisch-Gmünd
Frankfurt a M.	Ludwigsburg
Offenbach	
Aschaffenburg	
Karlsruhe	

Schiffsvertretung in Mainz.

Gesellschaftskapital: 6720000 Mark.

Schiffspark: 55 grosse eiserne Schleppkähne mit 71800 t Tragfähigkeit, wovon 18 Kähne mit 14500 t auch f. d. Rhein-Herne-Kanal-Fahrt geeignet sind. 11 Rad- u. Schraubenschleppdampfer mit 9000 PS.

Grosse Lagerplätze mit Laufbrücken und Kränen.

Massenverfrachtungen von der Ruhr und den Kanalplätzen bergwärts zum Oberrhein und Obermain und umgekehrt.

Schleppbeförderung auf dem Rhein und Main bei allen Wasserstandsverhältnissen mit flottliegenden Rad- und Schraubendampfern.

Anschrift für Drahtungen: Winschermann Kohlenhandlung, Duisburg-ruhrort.
Fernruf: Amt Duisburg-Nord 6095, 6096, 6097.

Schiffahrtskontor J. H. Serforth

Dortmund, Goethestr. 13. — Telephon 2?4. An- und Verkauf und Vermietung von Kanalschiffen in allen Grössen. Assekuranz- und Schiffshypotheken. Befrachtung und Abfertigung von allen Zechenhäfen des Rhein-Herne-Dortmund-Ems-Kanals. Uebernahme von Kohlen- und Massentransporten. Kähne zu jeder Zeit in Miete verfügbar.

W. Kaebelmann, Schiffsmakler
Berlin S 14, Neukölln am Wasser 23, a. d. Fischkästen. Fernr. Zentrum 4519.
Schiffahrtsverladungsgeschäft
Vermittlung von Dampfern und Kähnen in jeder Grösse.

Schiffshypotheken
(Bank- und Privatgelder) leiht aus,
An- und Verkauf von Kähnen
vermittelt
Carl Bock, Magdeburg
Schifferstr. 10. Tel. Nr. 1439.

Kontrollmarken
Kleingeldmünzen
Firmenschildchen
Modellformbuchstaben für Giessereien
Alle gestanzten und geprägten Massenartikel.
C. Balmberger, Nürnberg I
Münzprägeanstalt.

Wilh. Sonntag Schönebeck a. d. Elbe
— Telephon 42 —
Schiffsbaumeister
gerichtlich vereidigter Sachverständiger für Schiffbau.
Aufnahme von Schadentaxen, gerichtliche Gutachten.

„Kleine Anzeigen“ werden durch die „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“ mit gutem Erfolg veröffentlicht.

XXVI. Jahrgang 1919
Heft 11
1. Juni

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Walter Reichelt, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 1 Mark

Anzeigen kosten 50 Pfennig die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140,* zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse*

Inhalts-Verzeichnis:

Nachruf.

Am 10. Mai verschied nach langem schweren Leiden unser **Ehrenmitglied**

Herr Wasserbaudirektor Geheimer Baurat Professor Dr.-Ing.

J. F. Bubendey

in Hamburg im 71. Lebensjahre.

Der Verstorbene hat dem Zentral-Verein, dessen Erster Vorsitzender er im Jahre 1902 bis zu seiner Uebersiedlung nach Hamburg war, lange Zeit als Mitglied angehört. Wegen seiner grossen Verdienste um die deutsche Binnenschiffahrt, den deutschen Wasserbau und den Zentral-Verein wurde er auf Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung vom 16. Oktober 1903 einstimmig zum Ehrenmitglied gewählt.

Sein außerordentlich verbindliches und liebenswürdiges Wesen, das er jeder Zeit an den Tag gelegt, und sein sachverständiger Rat in allen Fragen der deutschen Binnenschiffahrt haben ihm viele treue Freunde erworben.

Er wird allen, die ihn gekannt, unvergeßlich bleiben.

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt

Flamm,
Geh. Regierungsrat, Professor,
Vorsitzender

Dr. Reichelt,
Geschäftsführer

Einladung zu einer Sitzung

des Großen Ausschusses des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

auf Dienstag, den 3. Juni 1919, abends 5½ Uhr

im Gebäude der Handelskammer zu Berlin, Dorotheenstrasse 8 (grosser Saal)

Tagesordnung:

1. Wahlen zum Prüfungsausschuss der Schlichtingstiftung gemäss § 7 der Satzung der Schlichtingstiftung.
2. Vortrag des Herrn Schiffbau-Ingenieurs *K. Best*: **„Der schleusenlose Mittellandkanal.“**

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt

Flamm,
Geheimer Regierungsrat, Professor
Vorsitzender.

Dr. Reichelt,
Geschäftsführer.

Bericht über die Ordentliche Hauptversammlung

abgehalten im Großen Sitzungssaal der Handelskammer zu Berlin (NW 7, Dorotheenstrasse 8)
am Mittwoch, 9. April 1919, abends 6 Uhr. (Schluss.)

Best (Ottok): Meine Herren! Zur Erläuterung der Ausführungen, die ich Ihnen zu machen gedenke, hatte ich eine Karte mitgebracht, die aber auf die große Entfernung nicht zu sehen sein würde; ich muß daher auf diese Karte verzichten und die hier hängende große Karte benutzen.

Meine Linie ist schleusenlos. (Heiterkeit.) Ja, Sie wundern sich; sie hat gar keine Schleusen. Meine Linie führt von Hannover bis Ihleburg, in der Höhe von 50 N.N., der des jetzt fertigen Kanals über die Elbe. Sie wendet sich ein klein wenig mehr nach Nordosten, von Misburg ausgehend über das Fuhsetal nach Langlingen zu und überschreitet dort die Aller. Ich kann das Hochwasser derselben durchlassen mit 40—50 cm Spielraum unter den Brückenträgern. Dann wendet sich die Linie immer nördlich der Aller entlang bis nach Gifhorn, südlich der Ilse und nördlich vom Schloß durch die Stadt, geht dann immer an der Aller entlang, umschreitet den Oebisfelder Kanal (den Aller-Ohre-Entwässerungskanal), kreuzt ihn hier und geht bis Wolmirstedt. Von da zweige ich in derselben Höhe des fertigen Kanals bei rund 50 Normalnull hin bis an den Hauptbahnhof von Magdeburg; ferner aber wendet sich der Hauptkanal mit einer Brücke hier über die Ohre, umgeht Wolmirstedt, bleibt immer auf der Höhe zwischen Eisenbahn und Ohre, überschreitet zwischen Kehnert und Sandfurth auf einer Brücke die Elbe und setzt dann mit einer einzigen Staustufe von rund 15 m auf die unterste Haltung des Ihlekanals ab.

Meine Herren, daß das wahr ist, wollen Sie gütigst auf den Meßtischblättern nachsehen. Es ist ein Einschnitt von durchschnittlich 6 m zu machen auf 25 km bis zur Fuhse. Dann kommt hinter der Fuhse und bis über die Aller wieder 25 km ein Terrain, welches auf rund 46 Normalnull liegt. Da muß natürlich aufgehöht werden; dieser vorn übrige Boden kann dorthin geschafft werden. Von hier steigt das Terrain langsam an von 48 auf 52 N.N. bei Vorsfelde, und von hier beginnt es immer mehr und mehr zu steigen, so daß auf der höchsten Stelle der Wasserscheide zwischen Aller und Ohre ein Einschnitt von 7 m stattfindet. Und dann kann man sich an der Ohre immer dicht südlich derselben mit 50 Normalnull halten, weil eine dementsprechende Abdachung vorhanden ist, und in gerader Linie fortschreitend hat man nur hier bei Sandkrug wieder eine kleine Stelle aufzuhöhen. Dann bleibt 50 Normalnull bis dicht vor der Elbe. Wer die Stelle zwischen Kehnert und Sandfurth kennt, wird mir ohne weiteres recht geben und es ist sehr leicht, die Elbe auf der Höhe von 50 N.N. mit der Brücke zu überschreiten.

Nun haben wir eben einen großen Vortrag gehört und haben daraus recht deutlich entnehmen können, wieviel Schleusen alle anderen Linien haben und was sie an Verdunstungs- und Versickerungswasser verbrauchen. Der Herr Vortragende hat aber nicht gesagt, wieviel Schleusenwasser sie gebrauchen. Wir haben zu rechnen mit 45 Schleusungen täglich an beiden Enden, und diese verbrauchen täglich rund 500 000 bis 600 000 cbm Schleusenwasser. Das Wasser kann auch bei der Mittellinie nur dem Allerstromgebiet entnommen werden — man kann von nirgends anderswoher etwas bekommen —, und der Einspruch der Landwirte gegen die Entnahme des Wassers aus der Oker und der Aller wird ganz energisch sein; man wird sagen: wir geben Ihnen keinen Tropfen Wasser, denn sonst sind wir alle pleite, wir können uns nicht halten ohne Bewässerung. Aber bei Ihrer Linie ist das nicht anders möglich, Sie müssen dem Allertal das Wasser entnehmen. Dazu kommt aber noch, daß Sie die schiffbare Aller um rund 22—25 cm im Niedrigwasser senken, ein sehr unangenehmes Resultat; und das Wasser, das Sie mit den Schleusenlinien aufnehmen, läuft nach der Elbe, der Weser und der Ems. Mir läuft das Wasser ganz von selbst in den Kanal; ich brauche keine Zuleitungen, kein Pumpwerk und nichts. Das geht immer von selbst hinein, und in den Einschnitten dringt so viel Wasser hinzu, daß ich beinahe — nicht ganz — die Verdunstung und Versickerung ausgleichen kann. Meine Herren, wenn wir das erreichen können, dann glaube ich, daß ein schleusenloser Kanal allen anderen vorzuziehen ist, und wenn die Projekte noch so schön dafür ausgearbeitet sind.

Nun kommt aber noch etwas hinzu. Ich habe in Betracht gezogen, von Langlingen aus einen Kanal nach Celle an die schiffbare Aller zu legen. Die Aller ist kanalisiert bis an die Leinemündung; jetzt müssen wir sie noch weiter kanalisieren bis an die Weser, dann können wir nach Bremen in schnurgerader Richtung von Magdeburg stets vollbeladen durchfahren. Denn hier ungefähr ist Hannover, dort liegt Bremen und hier etwa Celle (auf der Karte zeigend); also es ist sehr leicht, nach Celle heranzukommen und von da weiter, sobald das stattgefunden hat. Und wenn die untere Aller kanalisiert ist, dann könnte man dem Allertal so viel Wasser entnehmen, wie man braucht, nicht nur für diese neue Linie, sondern für die ganze Kanallinie bis nach Münster in Westfalen, und Sie können sogar das Weserpumpwerk stark entlasten.

Meine Herren, wenn ich nun hier mit der Brücke über die Elbe gehe an die unterste Haltung des Ihlekanals, dann habe ich eine Verbindung von hier bis nach Münster in einem und demselben Niveau rund 50 N.N. Das sind genau 377 km: eine Linie, wie sie auf der ganzen Erde nicht wieder vorkommt. Kennen Sie eine derartige Kanallinie, die 377 km in einem Niveau liegt? Ich wenigstens kenne keine. Wenn wir ferner erwägen, daß hier kein Schleusenkanal gebraucht wird, weil weder in Misburg eine

Schleuse ist, und die, die hier nahe dem Ihlekanal liegt, als Hebewerk sehr wenig Wasser gebraucht, und selbst den Fall gerechnet, es wäre dort eine Schachtschleuse, die meinetwegen 5000 cbm verbraucht, so würde das Wasser aus der Ohre zu entnehmen sein. Denn bei dieser höheren Lage kann ich sehr bequem Ohrewasser haben; ich brauche mir keine Mühe zu geben, das Wasser hinzuleiten, es läuft von selbst hinein.

Nun möchte ich bitten, noch eines in Erwägung zu ziehen: durch diesen sehr günstig gelegenen Einschnitt zwischen Aller und Ohre erreichen wir eine sehr bedeutende Entwässerung. Herr Geheimrat de Thierry hat vorhin schon aufgeführt für das große Bruch an der Südlinie: ein Teil kann Ackerland werden, ein anderer Teil in Wiesenland umgewandelt werden. Jawohl; hier dient ja die Ohre zur Bewässerung, die kommt ja von da von Norden herunter. Nun kommt aber noch der geplante Nordsüdkanal, der braucht bei meiner Linie nicht erst die Aller zu überschreiten. Und dann habe ich noch einen Kanal von Braunschweig über Peine geplant; den habe ich mir nach Burgsdorf zu gedacht. Wenn es aber jetzt heißt: es wird die bekannte Linie nach Peine bereits angefangen, dann schließe ich mich derselben hier an; das bleibt sich gleich.

Ich bitte also, ehe Sie einen Beschluß fassen, welche Linie gebaut werden soll, mich gründlich anzuhören. Ich habe Ihnen die großen Hauptgedanken vorgeführt. Daß die Linie durchführbar ist, wird Herr Ministerialdirektor Sympher bestätigen, falls er hier ist; denn ihm hat das Projekt vorgelegen. Ich lasse die Karte hier und stelle sie Ihnen zur Verfügung.

Ich will Ihnen nur noch kurz die wichtigsten Vorteile dieser Linie verlesen, wie ich sie zusammengezogen habe und wie sie in der „Gifhorner Zeitung", der „Celler Zeitung" und noch in einigen anderen Blättern abgedruckt sind, und ich hoffe, daß das „Schiff" in kurzem den ganzen Aufsatz aufnehmen wird. Daß ich keinen Anschlußkanal nach Celle an die schiffbare Aller habe, habe ich auch als dringend festgelegt; denn dadurch wird eine Doppellinie erreicht von Celle herunter nicht nur nach Bremen, sondern auch gleichzeitig wieder die Weser hinauf nach Minden. Denken Sie einmal, wenn jetzt diese Linie fertig gewesen wäre, die Schiffe hätten nicht fünf Monate in Hannover gelegen, sondern wären nach Celle gefahren, hätten die Aller erreicht und wären die Weser wieder hinaufgegangen, selbst bei der heute noch mangelhaften Beschaffenheit der Aller.

Ferner: ich schließe nicht nur Peine und Braunschweig an, ich schließe Magdeburg und Rotensee auch natürlich an; das ist ganz selbstverständlich. Meine Linie ist am billigsten zu bauen und selbstverständlich auch am billigsten zu unterhalten; denn sie hat keine Schleusen und die ganzen Schwierigkeiten anderer Linien nicht. Ferner ist sie zweifelsohne der beste Durchgangsweg von West nach Ost, und, meine Herren, Durchgangswege wollen und müssen wir haben. Wir wollen nicht Interessentenkanäle haben, die Ihnen vor die Tür gehen, sondern wir wollen Kanäle haben, die durchgehen, die die westlichen Wasserstraßen mit den östlichen verbinden. Was nützen uns Kanäle, die an die einzelnen Stationen herangehen? Wer bürgt uns dafür, daß diese Fabriken hier oder da nach 30 Jahren noch existieren? Aber daß Berlin existiert und daß das westfälische Industriegebiet dann noch existiert, dafür möchte ich wohl bürgen. Die von mir vorgeschlagene Linie gestattet den leichtesten Anschluß des Nordsüdkanals und sie nimmt kein Wasser aus der Oker. Ich brauche die Oker nicht zu entwässern, und dazu ist ein schleusenloser Kanal ein Ideal für die Schiffahrt, er ist auch ein Ideal für den Handel und ein Ideal für alle, aber nicht ein Kanal mit Schleusen, der hat allerlei Hindernisse.

Darum ist die Südlinie v o r l ä u f i g ganz auszuschalten. Die Mittellinie könnte eventuell in Betracht kommen. Aber weshalb man nicht die alte Regierungslinie, die Nordlinie, irgendwie in Betracht ziehen will, sehe ich nicht ein. Sie könnte auch über die Elbe geführt werden.

Meine Herren, ich muß wohl aufhören, da meine Redezeit abgelaufen ist. Ich bitte Sie also, meine Linie mit in Betracht zu ziehen.

V o r s i t z e n d e r : Vielleicht hat Herr Best die Güte, sein sämtliches Material hier zu lassen, und vielleicht nimmt sich einer der Herren, die auf dem Gebiete gearbeitet haben, der Sache an und sieht das Projekt einmal durch.

Das Wort hat jetzt Herr Dr. Rausch.

Dr. R a u s c h (Dessau): Meine Herren! Ich möchte mir gestatten, folgende Erklärung abzugeben:

Die dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt angehörenden Vertreter der südlichen Linie des Mittellandkanals halten eine Abstimmung darüber, welche Linie den Vorzug verdient, nicht für angebracht, da ein Mehrheitsbeschluß keinesfalls über die Zweckmäßigkeit der einen oder der anderen Linienführung entscheiden kann. Das, was sachlich für die Wahl der Linienführung zu sagen ist, ist durch Vertreter der verschiedenen Projektierungen in der am 26. Juni v. J. stattgehabten außerordentlichen Hauptversammlung des Zentral-Vereins und durch die inzwischen erfolgten Veröffentlichungen ausgiebig geschehen. Es wird den zuständigen Dienststellen zu überlassen sein, daraus sich ein Urteil zu bilden. Mit Rücksicht hierauf lehnen es daher die anwesenden Vertreter der Südlinie ab, sich an der Erörterung wie auch an einer Abstimmung über die Linienführung zu beteiligen, und bitten, diese Erklärung zu Protokoll zu nehmen und sie bei einer etwaigen Veröffentlichung des gefaßten Beschlusses mit zum Ausdruck zu bringen.

Regierungsrat S p a n n u t h (Braunschweig): Meine Herren! Es obliegt mir zunächst, den Dank der Braunschweigischen Regierung dafür zum Ausdruck zu bringen, daß ihr Gelegenheit geboten wird, an diesen Verhandlungen heute teilzunehmen. Die Braunschweigische Regierung legt Wert darauf, den Standpunkt, den sie zu den heute hier behandelten Fragen einnimmt, die ja das Land Braunschweig im besonderen angehen, Ihnen zur Kenntnis zu bringen, und ich möchte mir deswegen gestatten, mit Erlaubnis des Herrn Präsidenten eine Erklärung zu verlesen. Diese Erklärung lautet:

„Die Braunschweigische Regierung hält an der bereits von der früheren Braunschweigischen Regierung in ihrer amtlichen Erklärung vom 24. April 1918 dargelegten Auffassung fest, daß die südliche Linienführung der Fortsetzung des Weser-Elbe-Kanals u n b e d i n g t den Vorzug vor der Führung der Mittellinie verdient.

Die südliche Führung entspricht sowohl den besonderen braunschweigischen Interessen, wie sie auch für weite und wichtige Gebiete Preußens sowie für Sachsen und Anhalt die wirtschaftlich zweckmäßigste Lösung der z u n ä c h s t und eilig zu schaffenden Kanalverbindung der Weser mit der Elbe darstellt.

Die Braunschweigische Regierung ist Gegner des Planes der Mittellinie insbesondere auch deshalb, weil nach ihrer Auffassung diese Linienführung einer verkehrstechnisch und wirtschaftlich richtigen Ausgestaltung des einheitlichen deutschen Wasserstraßennetzes der Zukunft im Wege stehen würde."

Ich habe dann weiter den Auftrag, hier mitzuteilen, daß dieser Erklärung sowohl die Anhaltische wie die Sächsische Regierung zustimmt, und ich darf vielleicht bitten, diese Erklärung entgegenzunehmen.

Wasserbaudirektor L e i c h t w e i ß (Lübeck): Meine Herren! Herr Geheimrat de Thierry erwähnte, daß die Nordlinie ausfiele. Bedauerlicherweise fällt die Nordlinie nach dem Vorgange, wie er sich jetzt abspielt, aus, und zwar ist das nach zwei Richtungen hin zu bedauern. Man will die kürzeste Verbindung vom Westen nach dem Osten, und außerdem muß der Mittellandkanal oder das letzte Stück desselben unbedingt so geführt werden, daß die Einfallstore für Deutschland, also unsere Seehäfen, möglichst nahe an die Binnenwasserstraßen herangerückt werden. Und trotzdem wird die Linie, die diesen beiden Forderungen gerecht wird, nicht durchgeführt; man hat sich an sehr maßgebenden Stellen nicht zu der Meinung durchringen können, daß die Seehäfen das allergrößte Interesse an dem Mittellandkanal haben und haben müssen. Es ist für die Seehäfen keine Interessenpolitik, die da getrieben wird; sondern wenn es den Seehäfen gut geht, dann geht es auch in Deutschland gut. Die Seehäfen müssen bei der Linienführung berücksichtigt werden, damit sie das wirtschaftliche Rückgrat für unser Deutsches Reich abgeben können.

Die Nordlinie hat ja gegenüber der Mittellinie und der Südlinie, besonders aber der letzteren, so außerordentlich große technische Vorteile, daß es auch von diesem Standpunkt aus unbegreiflich ist, daß man die Nordlinie einfach in der Versenkung hat verschwinden lassen. (Sehr richtig!) Die Gründe dafür anzugeben, fühle ich mich im Augenblick nicht berufen, und es hat auch wenig Wert, hier noch einmal näher darauf einzugehen; wir müssen uns nun damit abfinden. Sodann ist auch der Vorschlag, der von den Seestädten gemacht worden ist, das Stück, das jetzt in Angriff genommen worden ist, als Stichkanal auszubauen und dann doch wieder auf die Nordlinie hinauszukommen, ins Wasser gefallen; wir haben es also tatsächlich nur noch mit der Mittel- und Südlinie zu tun. Daß der Nordsüdkanal, also die Verbindung der Seehäfen Hamburg und Lübeck mit den Binnenwasserstraßen, ebensogut an die Mittellinie herangeführt werden kann wie an die Nordlinie, das ist nicht so ohne weiteres anzunehmen. Die Differenz beträgt rund 20 km, und wenn wir nur 5 Millionen Tonnen im Jahre für den Nordsüdverkehr bei 2 Pfennig für 1 tkm rechnen, so erhalten wir eine Mehrbelastung von 2 Millionen Mark. Das ist immerhin eine Summe, mit der wir in unserem späteren Wirtschaftskampfe zu rechnen haben, und diese Summe wird sich natürlich noch erhöhen; denn der Verkehr auf dem Nordsüdkanal wird ja bedeutend größer werden als 5 Millionen Tonnen. Außerdem haben wir, wenn wir den Anschluß an die Mittellinie nach dem Westen, nach Hannover hin nehmen, ein verlorenes Gefälle zu überwinden, das bei der Durchführung der Nordlinie nicht vorhanden wäre.

Die Frage der Garantieleistung bei den einzelnen Linien muß vollständig außen vorbleiben. Denn der Mittellandkanal rentiert aus sich selbst; da kommen die Garantien gar nicht in Frage. Was die Wasserversorgung anlangt, so hat auch hier die Nordlinie einen ganz bedeutenden Vorsprung gegenüber der Südlinie und ebenfalls, wenn auch in weit verringertem Maße, gegenüber der Mittellinie. Ich stehe nicht auf dem Standpunkte, wie er von manchen Seiten vertreten wird, daß das Leiferder Becken nicht durchführbar sei. Das Leiferder Becken ist technisch ohne weiteres durchführbar, und wenn es durchgeführt wäre und die Nordlinie gebaut würde, dann hätten wir eine Wasserversorgung für das Rückgrat unseres Binnenwasserstraßennetzes, wie wir es besser überhaupt nicht erhalten können.

Da wir nun aber einmal im Augenblick nicht mehr mit der Nordlinie rechnen können, so müssen wir uns mit dem Kompromiß abfinden, den Herr Professor Franzius durch die Mittellinie gegeben hat. Ich will hier nicht nochmals auf die Einzelheiten eingehen, denn Herr Geheimrat de Thierry hat die Vorzüge der Mittellinie gegenüber der Südlinie in außerordentlich guter Weise beleuchtet. Aber betonen möchte ich doch nochmals, daß, nachdem die Nordlinie ausgeschieden ist, die Mittellinie unbedingt den technischen und den wirtschaftlichen Vorzug besitzt. Wenn gesagt worden ist, daß man hier im Verein für Binnenschiffahrt nicht eine Abstimmung über die Führung entweder der Süd- oder Nordlinie vornehmen soll, so glaube ich, so ist das doch etwas verfehlt. Denn wenn ein Verein die richtige Stelle ist, wo über derartige Fragen abgestimmt werden soll, dann ist es nach meiner Ansicht der Binnenschiffahrtsverein. (Sehr richtig!)

Ich möchte kurz zusammenfassen. Nachdem die Nordlinie gefallen ist, müssen die Seestädte — ich spreche zunächst einmal für Lübeck, vielleicht findet sich hernach ein Vertreter von Hamburg, der dasselbe erklärt —, muß Lübeck unbedingt auf dem Standpunkte stehen, daß nur die Mittellinie zur Durchführung kommt.

Zum Schluß, meine Herren, lassen Sie mich noch mit kurzen Worten auf das eingehen, was wir von dem ersten Redner in der Diskussion gehört haben. Herr Best hat uns eine Führung der Nordlinie gebracht, die sicher ernst zu nehmen ist. Ich kenne den Erläuterungsbericht dieser Linie, habe aber leider bis jetzt noch nicht Gelegenheit gehabt, den Entwurf an sich kennenzulernen; vielleicht ist Herr Best so freundlich und schickt mir den einmal zu. (Best: Jawohl!) Die Linienführung des Herrn Best ist vorhin teilweise mit einem gewissen Lächeln aufgenommen worden. Meine Herren, wenn dieser Entwurf frühzeitig genug gekommen wäre (Sehr richtig!), dann hätte man sich mit diesem Entwurf gewiß sehr ernst befaßt. (Sehr richtig!) Ich möchte das nur gewissermaßen zur Ehrenrettung von Herrn Best sagen. (Bravo!)

Best (Ottok): Wenn ich gleich ein Wort darauf erwidern darf: ein guter Entwurf kommt nie zu spät. Im übrigen ist noch alles offen, es ist noch keine einzige Linie von den Abgeordneten bewilligt.

Geheimer Baurat Mathies (Berlin-Halensee): Meine Herren! Wenn man einen Aufsatz schreibt oder einen Vortrag hält, dann kommt es sehr wesentlich auf die Ueberschrift an. Das ist eine Binsenwahrheit, die der Herr Vortragende auch kennt, und daher hat er mit voller Ueberlegenheit seinen heutigen Vortrag benannt: „Die definitive Linienführung des Mittellandkanals.“ Meine Herren, diese Benennung ist, wenn ich von dem Herrn Vortragenden selbst und seinen vortrefflichen Ausführungen absehe, mit die Veranlassung gewesen, daß der Saal heute so gefüllt ist. Ich weiß aber nicht, ob alle Herren, die ihn verlassen, nun auch wirklich wissen werden, welches die definitive Linie sein wird. (Sehr richtig!) Soviel mir bekannt, hat darüber noch immer die Preußische Staatsregierung und die Preußische Landesversammlung zu entscheiden. Wir können ihr nur Material geben, um diese Entscheidung zu beeinflussen; aber daß wir im Zentral-Verein die definitive Linienführung festsetzen, halte ich für unzulässig. Sie sehen ja auch, daß es viele Linien gibt, und ich möchte der Preußischen Regierung den Rat geben, nicht noch mehr „definitive“ Linien hier im Zentral-Verein erörtern zu lassen, sondern endlich mit irgendeiner Linie selbständig vorzugehen.

Bisher hat die Preußische Regierung Jahrzehnte hindurch geglaubt, den rechtsstehenden Parteien soweit nachgeben zu müssen, daß sie die Fortführung des Mittellandkanals von Hannover bis zur Elbe ganz unterließ. Kurz vor der Umwälzung hat sich indessen der ganze Preußische Landtag einmütig für die Fertigstellung des Mittellandkanals ausgesprochen. Das alles ist jedoch überholt worden, der frühere Landtag besteht nicht mehr, und wir haben mit neuen Verhältnissen zu rechnen. Aber unter diesen neuen Verhältnissen, glaube ich, wird es ebenso bleiben, wie es früher war, daß die Staatsregierung Vorschläge macht und der Landtag nachher entscheidet. Daß der Zentral-Verein zu diesen Fragen keine feste Stellung nimmt, finde ich übrigens berechtigt. Wohin kämen wir, wenn wir über derartige Kanallinien hier abstimmen wollten — besonders wo unsere Abstimmung schwerlich einen Erfolg hat; wir zersplitterten dadurch leicht in mehrere Vereine.

Nun, meine Herren, der Grund, weshalb ich das Wort ergreife, ist eigentlich der, die Staatsregierung zu bitten, doch endlich einmal mit ihrer definitiven Linienführung voranzugehen. Wir haben lange um diese Frage gekämpft und sind nicht weitergekommen; jetzt ist endlich der Moment da, wo ein Entschluß gefaßt werden muß. Die Regierung hat bereits mit dem Kanal angefangen und muß sich nunmehr entscheiden, ob sie die Nord- oder die Südlinie wählen will. Ich gedenke auch hier nicht die Vorzüge der einen oder der anderen Linie zu besprechen; das liegt mir fern. Ich bin sogar nach den vortrefflichen Ausführungen des Herrn Geheimrat de Thierry mit meinem Gefühl etwas mehr nach dem Norden abgewandert. Aber, meine Herren, man kann die Sache auch etwas großzügiger anfassen, wofür wir bereits Vorgänge haben. Ich erinnere Sie an die Verbindung des Dortmund-Ems-Kanals mit dem Rhein. Da war genau dieselbe Streitfrage über die Linienführung aufgetaucht, wie hier, und da haben die Staatsregierung und der Landtag beschlossen, zwei Linien nacheinander auszuführen, die Herne-Linie und die Lippe-Linie. Ich kann mir daher sehr wohl denken, daß es auch hier zweckmäßig ist, beide Linien zu bauen. (Zustimmung.) Es kostet das zwar viel Geld; ich möchte Sie aber einmal fragen, ob wir denn auch für nur eine Linie im Zukunftsstaat Preußen genügend Geld haben, denn daß das Reich in Preußen Kanäle baut, glaube ich nicht; dazu hat es vielzuviel andere Aufgaben zu bewältigen. Also, meine Herren, wir haben weder die 180 Millionen für die eine noch für die andere Linie, oder wir haben 360 Millionen für beide Linien und entnehmen sie dann derselben Druckerei (Heiterkeit), aus der wir 180 Millionen für eine Linie erhalten. Den Hauptwert lege ich jedoch darauf, daß die Preußische Regierung einmal den Kampf der verschiedenen Linien, der heute noch durch eine neue Linie bereichert worden ist, beendet, dem Landtag bald eine Vorlage zur Fortsetzung des Mittellandkanals macht und tunlichst darin beide Linien aufnimmt, die eine als große Durchgangswasserstraße, die andere zur Aufschließung eines wertvollen wirtschaftlichen Gebiets.

Regierungs- und Baurat Skalweit (Essen): Meine Herren! Nachdem wir heute hier zusammengekommen sind und ich annehmen muß, daß nicht noch einmal eine Versammlung zu demselben Zwecke einberufen werden soll, wird es doch wohl nicht zu umgehen sein, daß wir uns heute auch darüber klar werden, welche Linie denn der Zentral-Verein eigentlich empfehlen will; ob wir dann zu zwei Linien kommen oder zu einer der beiden Linien, das wird die Abstimmung vielleicht nachher ergeben. Die Unterlagen, die wir für die Entscheidung dieser Frage haben, sind sehr umfangreich und auch ausgezeichnet, ja hervorragend bearbeitet. Trotzdem wäre es nach meiner Ansicht sehr erwünscht gewesen, wenn wir heute auch eine amtliche Darstellung gehabt hätten, die namentlich die Schwierigkeiten beleuchtete, die in technischer Hinsicht bei den Linien und gerade bei der Südlinie vorzuliegen scheinen. So klar die Ausführungen des Herrn Vortragenden sind, so muß ich doch sagen, die Beurteilung derartiger Fragen technischer Art ist so schwierig, daß nur einer, der mit der Oertlichkeit sich genau vertraut machen kann, sich überhaupt ein sicheres Urteil bilden kann. Und das ist unsere Regierung: die Regierung, der später die Verantwortung für das Gelingen des Werkes zufällt, die wird auch hier zunächst Stellung nehmen müssen. Ich möchte deshalb bei meinen Ausführungen heute das Technische ausscheiden und mich auf das Wirtschaftliche beschränken.

Was sollen wir befördern? Kohle, Stahl und Eisen nach dem Osten, in anderer Richtung als Rückfracht Kali in erster Linie. Die Vertreter der südlichen Linie nehmen als großen Vorteil für ihre Linie auch in Anspruch, daß die Kalitransporte da eher bewerkstelligt werden können und infolgedessen die ganze Frachtlage auf dem Kanal viel günstiger wird. Nun hat aber der Herr Vortragende bereits erwähnt, daß beide Linien, sowohl die nördliche wie die südliche, an das Kaligebiet nur mit besonderen Stichkanälen herankommen; in dieser Beziehung sind also wohl beide Linien nahezu gleichwertig.

Für die Kohlen, die in das eigentliche umstrittene Kanalgebiet gehen — an sich verhältnismäßig geringe Mengen —, ist die Südlinie zweifellos günstiger. Für den Durchgangsverkehr über die Elbe hinaus, nach Berlin usw., ist natürlich die Mittellinie die bessere Linie. Soweit es sich dabei lediglich um eine Umlegung von bestehendem Eisenbahnverkehr auf die Wasserstraße handelt, kann man beide Linien als aussichtsvoll bezeichnen. Von ganz besonderer, vaterländischer wie volkswirtschaftlicher Bedeutung ist aber die Verdrängung der englischen Kohle aus dem Gebiet von Brandenburg-Berlin, und das ist nur möglich durch die kürzeste und billigste Wasserstraße, also hier durch die Mittellinie. Ich habe in der Denkschrift für die Südlinie oder in den Anlagen dazu gelesen, unsere westfälische Kohle wäre ja gar nicht in der Lage, neben ihrer Aufgabe, die Ausfuhr zu befriedigen, auch noch dieses Berlin-Brandenburger Gebiet mitzuversorgen. Ja, meine Herren, das möchte ich zunächst einmal bezweifeln. Der Krieg hat ja erwiesen, daß wir eine ansehnliche Ausfuhr betreiben und daneben auch noch etwa 1½ Millionen Tonnen nach Berlin und Brandenburg mehr bringen konnten, als wir in Friedenszeiten dahinführten, und zwar als Ersatz für die englische Kohle. Im übrigen ist aber, so wichtig die Ausfuhr ist, vielleicht noch wichtiger in volkswirtschaftlicher Hinsicht das Fernhalten fremder Kohle aus deutschem Gebiet.

Wie bei früheren Verhandlungen zum Ausdruck gebracht, wird als Vorteil der Südlinie u. a. auch angesehen, daß mit der Einführung des Kanals oberhalb Magdeburgs in die Elbe die Notwendigkeit besteht, das Elbefahrwasser zu verbessern, und das ist zweifellos an sich ein außerordentlich wichtiger Punkt. Die Verbesserung des Elbefahrwassers würde ja nicht nur der kurzen Strecke bei Magdeburg zugute kommen, sondern der ganzen Elbe. Ich möchte aber hier betonen, daß diese Fragen doch überhaupt nicht mit dem Kanal verquickt werden sollten. Wenn wir vor 30 Jahren, wo die Niedrigwasserregulierung der Elbe schon eine große Rolle spielte, erkannt hätten, daß diese Regulierung durch Talsperren zu erreichen ist, dann hätten wir längst die Regelung der Elbe und hätten das Fahrwasser, das wir brauchen, vorausgesetzt, daß es eben gelingt, was Herr Geheimrat de Thierry allerdings bezweifelt. Aber wenn heute unsere Regierung zu

der Ueberzeugung kommt, daß es möglich ist, durch Talsperren das Elbefahrwasser auf eine ausreichende Niedrigwassertiefe zu bringen, dann ist es Pflicht der Regierung, unabhängig von irgendeiner Kanalausführung diese Aufgabe zu lösen.

Ein wesentlicher Nachteil für mich, der wesentlichste bei der Südlinie, ist aber gerade diese Durchfahrung der Elbe; und wenn der Herr Vortragende dabei den doppelten Wechsel des Vorspanns als ein Nebenmoment hinstellte, so bin ich nach den Erfahrungen, die im Kanalgetriebe gemacht worden sind, der Ueberzeugung, daß gerade dieser Vorspannwechsel mit ganz außerordentlichem Aufenthalt verbunden ist. Durch diese Aufenthalte wird sich die Verteuerung des Betriebes auf der Südlinie, die infolge der größeren Länge zu 20 Pfennig berechnet war, auf etwa 40 bis 50 Pfennig für die Tonne erhöhen; dazu treten noch die Kosten, die durch Leichterung und Wiederbeiladung zu ungünstigen Jahreszeiten entstehen, wo auch die Talsperren nicht in der Lage sind, das genügende Fahrwasser in der Elbe herzustellen. Wenn man das alles zusammenrechnet, dann kommt man auf einen Satz, bei dem es vermutlich nicht möglich sein wird, in Wettbewerb mit der englischen Kohle zu treten, und damit würde ein wesentlicher Zweck des Mittellandkanals vereitelt werden.

Wenn trotzdem aus irgendwelchen Gründen die Südlinie gewählt werden sollte, so müßte man meiner Ansicht nach unbedingt auch bei ihr eine Kanalbrücke errichten, und zwar zweckmäßig wohl nördlich von Magdeburg bei Hohenwarte, wo die Gelände verhältnismäßig wesentlich günstiger sind als oberhalb Magdeburgs und außerdem der Ihle-Kanal leicht erreichbar ist. Auf alle Fälle würde aber zu fordern sein, daß für den durchgehenden Verkehr eine Ermäßigung der Abgaben eintritt, die den Nachteil wieder aufwiegt, welchen die Südlinie gegenüber der Mittellinie für den Durchgangsverkehr mit sich bringt.

Welche Linie nun aber auch gewählt werden mag, eines möchte ich obenan stellen: ob Nord oder Süd, ans Werk, nicht morgen, sondern heute! (Sehr richtig! Bravo!)

Dr. R e m m e (Berlin): Sehr geehrte Herren! Wenn ich um das Wort bat, so deshalb, weil ich seit Jahr und Tag über den Mittellandkanal arbeite, und zwar im Auftrage des Ausschusses zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals in Magdeburg. Die Arbeiten sind wirtschaftlicher Natur und bezwecken, an Hand des vorliegenden, reichhaltigen Materials vergleichend festzustellen, welche Linienführung vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus vorzuziehen ist. Die Arbeit ist vollendet; sie wird voraussichtlich Anfang nächsten Monats in der Oeffentlichkeit erscheinen. Gestatten Sie mir, kurz nur auf einige besonders wichtige Ergebnisse der Untersuchungen einzugehen.

Es ist sehr wesentlich zu wissen, welche V e r k e h r s b e z i r k e es gibt und welche an der Linienführung ein Interesse haben. An erster Stelle ist der D u r c h g a n g s v e r k e h r zu erwähnen, und da kann ich anknüpfen an das, was der Herr Vorredner sagte: der Kanal müsse dem Zwecke dienen, Waren möglichst vom Westen nach dem Osten zu befördern, und zwar unter Vermeidung aller unnötigen Kosten. Das liege vor allem im Interesse der Förderung des Absatzes deutscher Kohle auf dem heimischen Markt; die englische Kohle müsse auf dem brandenburgischen Markt und in Berlin verdrängt werden. Wir wissen nun, wie die Löhne angeschwollen sind, wie die Materialpreise gestiegen und fast sämtliche Produktionskosten höher geworden sind. Infolgedessen ist die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Kohle sehr geschwächt, und wenn es möglich ist, auch nur einen Produktionskostenfaktor, im vorliegenden Falle die Transportkosten, niedrig zu halten, so sollte das geschehen. Als Verteuerung der Transportkosten für eine Tonne Kohle über die Südlinie wurde der Betrag von 20 Pfennig genannt. In der Denkschrift von Contag ist von 22 Pfennig die Rede; ich selbst bin auf 22 bis 25 Pfennig für die Tonne gekommen. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß es sich um Zahlen handelt, die Vorkriegsverhältnisse voraussetzen. Inzwischen ist eine allgemeine Verteuerung eingetreten; vielleicht kann man rechnen, daß die Tonne über die Südlinie 50 Pfennig teurer werden wird. Grotewold hat im Dezember-Heft 1918 der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" (S. 227) Angaben gemacht; er teilte mit, daß man im Frieden auf dem Rhein im Durchschnitt etwa ¾ Pfennig für das Tonnenkilometer annehmen konnte, auf den westfälischen Kanälen vielleicht das Doppelte, auf der Elbe und den Märkischen Wasserstraßen 2 Pfennig, auf der Oder und im Osten 2½—3 Pfennig. Wenn man die Angabe von 1,5 Pfennig für die westfälischen Kanäle auf den Mittellandkanal überträgt, so macht das bei einer Wegverlängerung von rund 20 km 30 Pfennig aus. Das gilt für die Vorkriegszeit; jetzt würde man vielleicht auf 60 Pfennig kommen. Auf 60 Pfennig kam auch Franzius in dem Vortrage, den er im September v. J. vor dem Berliner Magistrat im Berliner Rathause hielt. Also man sollte im Durchgangsverkehr mit 50—60 Pfennig Mehrkosten für die Tonne rechnen, wenn die Südlinie gebaut wird.

Die Stellung der Verkehrsbezirke von Hamburg und Lübeck ist gegeben und bekannt. — Nun kommt das sogenannte K a n a l g e b i e t. Das, was in der Südlinien-Denkschrift mit Kanalgebiet bezeichnet wird, ist tatsächlich viel mehr. Kanalgebiet ist nur das am Hauptkanal zwischen Misburg und der Elbe gelegene Gebiet, aber nicht Staßfurt, Halle, Leipzig usw. Ebenso wie der Verkehr nach Hamburg, Lübeck, Berlin kein Kanalgebietsverkehr ist, sondern Durchgangsverkehr, also Verkehr, der den Mittellandkanal oder Teile desselben im Durchgang benutzt, so ist auch der Verkehr nach Staßfurt, Halle, Leipzig usw. reiner Durchgangsverkehr. Was nun die Stellung von S t a ß f u r t, H a l l e und L e i p z i g betrifft, so legen diese Gebiete auf die Südlinie deshalb großen Wert, weil sie sagen, dann wird der besonders einfache Verbindungskanal zur Saale gebaut, der ihnen die nächste Verbindung nach dem Westen bringt. Tatsächlich bringt der Verbindungskanal von der Südlinie zur Saale die nächste Verbindung zum Westen. Aber der Weg über den Verbindungskanal von der Mittellinie zur Saale ist nur 14 Tarifkilometer weiter; sollen diese 14 Tarifkilometer ausschlaggend sein? Nach der Südlinien-Denkschrift fällt der Unterschied von 30 Tarifkilometer beim Durchgangsverkehr vom Westen nach dem Osten so gut wie gar nicht ins Gewicht. Wieviel weniger spielt dann ein Umweg von nur 14 Tarifkilometer eine Rolle. Und dann ist zu bedenken: der Durchgangsverkehr ist von Contag mit über 6 Millionen Tonnen für das Jahr 1912 angegeben, wenn damals der Kanal vorhanden und der Verkehr voll entwickelt gewesen wäre. Diesen ganzen 6 Millionen Tonnen mit 30 Tarifkilometer Umweg steht nach entsprechenden Zahlen der Südlinien-Denkschrift ein Verkehr von nicht ganz einer Million Tonnen mit 14 Tarifkilometer Umweg gegenüber. Also 6 Millionen Tonnen mit 30 Tarifkilometer gegen kaum 1 Million Tonnen mit 1 Tarifkilometer! Ich glaube, daß man sich in Staßfurt, Anhalt, Halle, Leipzig usw. nicht auf diese 14 Tarifkilometer zu versteifen brauchte.

In Leipzig und in Halle usw. sind, glaube ich, verhältnismäßig kleinliche Gründe bei der Entscheidung für die Südlinie maßgebend gewesen (Oho!) — kleinlich insofern, als die Garantiesummen, die von diesen Stellen zu leisten waren, etwas niedriger sind, wenn der Verbindungskanal zur Südlinie gebaut wird. Ein Verbindungskanal von der Südlinie zur Saale ist ja tatsächlich näher und billiger als der Verbindungskanal von der Mittellinie zur Saale. Dazu kommt, daß die Herren aus taktischen Gründen sagten: Wird die Südlinie gebaut, dann ist der Bau des Verbindungskanals wahrscheinlicher als beim Bau einer nördlichen Linie. Nun, meine Herren, wenn wir einmal erkannt haben, daß volkswirtschaftlich ein Bedürfnis nach dem Durchgangskanal und nach dem Verbindungskanal besteht, dann sollten wir uns alle einmütig dafür einsetzen, daß sowohl die durchgehende Linie wie auf jeden Fall auch der Verbindungskanal zur Saale gebaut werden. Wenn die Herren aus Mitteldeutschland und Staßfurt die Gewißheit hätten, daß der Verbindungskanal auch von der Mittellinie gebaut wird, dann glaube ich wohl, daß sie leichten Herzens auch für die Mittellinie stimmen würden.

Was das e i g e n t l i c h e K a n a l g e b i e t angeht, so stehen Hildesheim und Peine auf dem Boden der Mittellinie. Die Stadt Braunschweig hat ein klar erkennbares Interesse an der Mittellinie; die Stadt Magdeburg fordert ausdrücklich die Mittellinie. Es bleibt das Gebiet zwischen Braunschweig und Börssum. Dieses Gebiet erstreckt sich über rund 24 km und wird verkehrswirtschaftlich beim Bau der Mittellinie nicht schlechter gestellt werden wie beim Bau der Südlinie. Tatsächlich ist ausschließlich das Halberstädter und Oscherslebener Gebiet dasjenige, das mit gutem Gewissen sagen kann: Wir erfahren von unserem lokalwirtschaftlichen Standpunkt aus einen wirklichen Nachteil, wenn die Südlinie nicht ausgeführt wird. Diesem lokalwirtschaftlichen Nachteil steht gegenüber der lokalwirtschaftliche Vorteil, der der Gegend und dem Hinterland von Oebisfelde, Calvörde und Neuhaldensleben aus dem Bau einer nördlichen Linie erwächst. Die sämtlichen übrigen Bezirke dagegen — das ist meine feste Ueberzeugung — werden mit der Mittellinie mindestens ebenso gut fahren wie mit der Südlinie.

Was die H a u p t v e r k e h r s g ü t e r betrifft, auf die Herr Geheimrat de Thierry eingegangen ist, so ist Kali vollkommen neutral; Steine und Erden sind gleichfalls neutral. Für Zement und Kalk besteht für die Südlinie volkswirtschaftlich kein Bedürfnis. Ebenso ist die Zuckerindustrie neutral; dasselbe gilt für Holz.

Die Förderung des g e w e r b l i c h e n L e b e n s, worauf bei der Begründung der Südlinie so großer Wert gelegt wird, wird in jedem Falle erfolgen. Die Mittellinie berührt wirtschaftlich sehr entwickelte Gebiete. Bei Peine, Hildesheim, Braunschweig kann sich die Industrie gut entwickeln, bei Magdeburg gleichfalls; es sind das weite Räume. Bei Magdeburg ist die Anlage eines großen Industriehafens schon vorbereitet.

Um ein z a h l e n m ä ß i g e s Bild von der Bedeutung des Gebiets zu geben, das beim Bau einer nördlichen Linie benachteiligt wird, nämlich des Gebiets von Oschersleben und Halberstadt, so möchte ich Ihnen sagen, daß für dieses Gebiet in der Südlinien-Denkschrift ein Verkehr von nicht ganz 400 000 Tonnen für das Jahr 1912 angegeben wird. Diese 400 000 Tonnen würden billiger über die Südlinie befördert; dagegen würden teuerer im Durchgangsverkehr 6 Millionen Tonnen befördert werden. Also 400 000 Tonnen lokalwirtschaftliches Interesse, 6 Millionen Tonnen allgemeines Interesse.

Da nun die Südlinien-Denkschrift sehr umfangreich ist, gestatte ich mir, zu ihrer Beurteilung nur auf einen Punkt aufmerksam zu machen; er bezieht sich auf die Verkehrsberechnung, und zwar auf die Berechnungen für den Durchgangsverkehr. Hier ist meiner Ansicht nach nicht gerade einwandfrei und gewissenhaft verfahren. Während Contag 6,5 Millionen ausrechnet, rechnet die Südlinien-Denkschrift nur mit rund 3,2 Millionen Tonnen. Sie läßt den gebrochenen Verkehr ganz fort, das ist hauptsächlich Verkehr

mit Kohle, der früher im Umschlag über Hamburg nach Berlin ging, und zwar mit der Begründung, daß genaue Angaben hierüber nicht gewonnen werden konnten. Wenn aber genaue Angaben nicht gewonnen werden können, dann ist damit doch kein Grund gegeben, diese immerhin beträchtlichen Verkehrsmengen einfach fortzulassen. Ferner ist beim Durchgangsverkehr der Verkehr ganz unberücksichtigt geblieben, der bisher vom Westen über die Seehäfen nach Ostdeutschland gegangen ist, und zwar mit der Begründung, daß eine Ableitung dieses Seeverkehrs auf den Mittellandkanal nicht erfolgen werde, und diese Annahme ist mit einer Aeußerung der Handelskammer Königsberg i. Pr. belegt. Es trifft zu, daß Verkehrsmengen, die ehedem im Umschlag über Danzig und Königsberg i. Pr. den Seeweg benutzten, in Zukunft nicht auf den Kanal übergehen werden. Nach den genauen Contagschen Berechnungen ist aber ein Uebergang von Gütern auf den Kanal zu erwarten, die bisher in Hamburg, Lübeck und Stettin umgeschlagen wurden. Endlich darf nicht übersehen werden, daß unser Bestreben schon im Interesse unserer Valuta dahingehen muß, in Zukunft englische Kohle von Deutschland fernzuhalten und sie durch deutsche zu ersetzen. Den Ersatz bilden aber zum Teil Ruhrkohlen, die über den Kanal versandt werden. Auf diese Weise sind in der Südlinien-Denkschrift etwa 3 Millionen Tonnen nicht berücksichtigt. Nimmt man diese zu den dort angegebenen 3,2 Millionen Tonnen hinzu, so kommt man gleichfalls auf über 6 Millionen Tonnen, und diesen 6 Millionen stehen gegenüber 400 000; das sind noch nicht 4 %. Also eine Liebesgabe an ein Gebiet, dessen Verkehrsumfang nur 4 % des Durchgangsverkehrs ausmacht.

Was nun die Frage angeht, ob heute hier eine Erklärung abgegeben werden soll oder nicht, so verstehe ich nicht, warum der Zentral-Verein nicht eine Erklärung abgeben soll. Andere Vereinigungen haben es doch auch getan, nicht zuletzt die Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals in Braunschweig. Inzwischen ist sehr viel neues Material angelaufen, und das Material ist von den Fachkreisen studiert worden; sollten die Herren sich nicht alle inzwischen eine Meinung gebildet haben? Ich glaube, die Mehrzahl weiß ganz genau, warum sie für eine oder die andere Linie stimmen soll und wird, und eine Abstimmung wird später nicht anders ausfallen als heute. Wenn sich der Zentral-Verein jetzt der Stimme enthält, so läuft er außerdem unter Umständen Gefahr, überhaupt nicht gehört zu werden. Wir wissen, daß die Regierung entgegen gemachten Zusagen einfach beschlossen hat, die Nordlinie nicht zu bauen. Wir können nicht absehen, wie die politischen Verhältnisse sich gestalten, und ob dann nicht plötzlich und unerwartet wieder ein Beschluß gefaßt wird, und dann läge der Fall so, daß der Zentral-Verein zu dem allerwichtigsten deutschen Kanalprojekt überhaupt keine Stellung genommen hätte. Ich möchte daher — zugleich im Auftrag der Handelskammer Magdeburg und des Magistrats in Neuhaldensleben — bitten, heute für die Mittellinie zu stimmen. (Bravo!)

Geheimer Baurat Stadtbaurat Krause (Berlin): Meine Herren! Gestatten Sie mir, daß ich als Vertreter der Stadt Berlin auch noch einige Worte zu der uns beschäftigenden Frage sage. Als das Staatsministerium uns im Jahre 1901 die erste Vorlage wegen der Verbindung des Rheins mit der Elbe durch einen Kanal brachte, da stellte es die Forderung, daß die durchschnittenen Landesteile und die davon berührten Städte eine Garantie leisten müßten, und zwar für Verzinsung und Tilgung in Höhe von einem Drittel des Anlagekapitals sowie für die Deckung der Kosten, die durch die Unterhaltung und den Betrieb entstehen, soweit sie nicht durch eigene Einnahmen gedeckt wurden. Damals haben sich auch fast alle Interessenten beteiligt; nur wenige haben sich davon ausgeschlossen, und zu diesen gehörten in erster Reihe Braunschweig und Schaumburg-Lippe. (Hört, hört!) Es mußten daher andere Interessenten gesucht werden, die den Ausfall deckten, und es fanden sich Bremen und Berlin damals bereit, diese Kosten zu übernehmen, und zwar wurde Berlin mit im ganzen 9,4 % der Gesamtgarantie belastet. Nun ist es ja sehr erfreulich, daß Braunschweig jetzt sein Kanalherz entdeckt hat und sich nunmehr für den Mittellandkanal erwärmt; allerdings will es jetzt nicht nur die Stadt Braunschweig mit dem Kanal selbst in Verbindung bringen, sondern auch das ganze Land mit einem Kanal durchziehen und insbesondere Wolfenbüttel an den Kanal heranbringen. Meine Herren, ich glaube, es sind wohl zwei Jahre her, daß wir hier einen Vortrag hörten, in dem drei Vertreter von Wolfenbüttel uns klarmachten, welche Bedeutung diese Stadt in industrieller und handelspolitischer Beziehung habe. Es mag ja sein, daß diese Bedeutung groß ist; aber was spielen die Interessen von Wolfenbüttel für eine Rolle gegenüber denen von Magdeburg und Berlin? (Sehr richtig!) Der Mittellandkanal soll einem Weltverkehr dienen; er soll in erster Reihe dem Durchgangsverkehr dienen, der auch hauptsächlich die Verzinsung bringt, und da glaube ich, können die lokalen Interessen keine Rolle spielen. Berlin ist deshalb immer dafür eingetreten, daß der Kanal die kürzeste und bequemste Linie von Hannover nach dem östlichen Deutschland erhalten soll. Es handelt sich dabei nicht nur um Groß-Berlin und Magdeburg, sondern auch um die sämtlichen östlichen Provinzen des preußischen Staates, die davon Vorteil haben sollen.

Nun hat der Herr Vertreter der Regierung von Braunschweig erklärt, daß nur durch die Südlinie ein zweckmäßiges Wasserstraßennetz in Deutschland geschaffen werden könne. Ja, ich behaupte im Gegenteil, daß gerade dadurch eigentlich ein zweckmäßiges Wasserstraßennetz verhindert wird (Sehr richtig!) und daß nur durch die Nordlinie in erster Reihe und in zweiter Reihe auch durch die Mittellinie ein solches Netz geschaffen werden kann. Meine Herren, dem Weltverkehr, dem Hauptdurchgangsverkehr muß der bequemste Wasserweg geschaffen werden. Alle lokalen Interessen müssen in die zweite Linie zurücktreten; sie können durch Stichkanäle befriedigt werden. Der Magistrat von Berlin hat in einer Eingabe an den Herrn Minister alle diejenigen Dinge zum Vortrag gebracht, die gegen die Südlinie und für die Nordlinie sprechen. Nach dem eingehenden Vortrage, der hier von Herrn Geheimrat de Thierry gehalten worden ist, will ich auf diese Punkte nicht noch einmal zurückkommen. Ich möchte nur den Schlußsatz dieser Eingabe noch anführen, der lautet:

„Aus den angeführten Gründen ist der Magistrat der festen Ueberzeugung, daß dem gesamten Verkehr und dem Gesamtinteresse des Landes im allgemeinen sowie dem Durchgangsverkehr nach und von Groß-Berlin im besonderen in erster Linie die Nordlinie, allenfalls auch noch die Mittellinie, keinesfalls aber die Südlinie dienlich wäre, und wir bitten daher Euer Exzellenz dringlichst, für die Ausführung des Mittellandkanals die Nordlinie wählen zu wollen.“

Darauf ist uns die Antwort zuteil geworden, daß vor der definitiven Beschlußfassung alle Interessenten gehört werden sollten. Leider ist das bisher nicht geschehen. Es ist vielmehr ein Beschluß gefaßt worden, der jedenfalls zunächst die Nordlinie ausschließt und sich Freiheit für die Südlinie vorbehält. Ich darf die dringende Bitte an die Preußische Staatsregierung richten, daß die Anhörung der Interessenten recht bald erfolgt, damit wir endlich Klarheit haben, was denn aus dem Mittellandkanal werden soll.

Meine Herren, es haben bisher Städte und Handelskammern Stellung dazu genommen, wie dieser Kanal geschaffen werden soll, und ich möchte glauben, daß auch der Zentral-Verein in erster Linie dazu berufen ist, seine Ansicht hierüber zum Ausdruck zu bringen. Selbstverständlich können wir hier nicht endgültig beschließen, welche Linie gebaut werden soll, aber ein Votum können wir doch abgeben und dem Herrn Minister sagen, was wir in erster Linie empfehlen. Ich möchte bitten, unsere Stimme in diesem Sinne vernehmen zu lassen. (Bravo!)

Professor Franzius (Hannover): Meine Herren! Ich spreche als Vertreter des Auschusses zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals in Magdeburg und muß mich insofern etwas sanfter gebärden, als wenn ich nur als Vertreter der Mittellinie hier spräche.

Ich möchte noch auf einige Punkte eingehen. Es ist hier gefragt worden: wie weit ist das Material überhaupt geklärt? Als ich seinerzeit, vor etwa anderthalb Jahren, im Zentral-Verein über die Mittellinie sprach, da empfahl ich selbst, von einer Stellungnahme des Zentral-Vereins Abstand zu nehmen. Die Frage wäre noch insofern in der Schwebe, als die Denkschrift der Südlinie noch ausstände. Auch die Herren Vertreter der Südlinie traten durchaus dafür ein (auch in einer weiteren Tagung), daß man nicht abstimmen möge, ehe nicht diese Denkschrift, die etwas ganz Neues bringen würde, erschienen sei. Und heute stehen wir mit einem Male vor der merkwürdigen Tatsache, daß nun die Denkschrift erschienen ist und die Vertreter der Südlinie trotzdem wieder sagen: wir dürfen nicht abstimmen. Heute heißt es nicht mehr: Warten Sie auf das Erscheinen der Denkschrift der Südlinie, sondern heute heißt es: Wir sind nicht kompetent, die Regierung kann allein sagen, um was es sich handelt; wir sind also nicht sachkundig.

Meine Herren, wer ist denn nun eigentlich derjenige, der mit größter Liebe und größter Sachkunde über die Verhältnisse seines Gebietes Auskunft geben wird? Sind es nicht gerade die Interessenten der Südlinie, die das tun werden? Und wenn Sie einmal die Denkschrift der Südlinie durchsehen, dann sehen Sie, daß dort wirklich mit großer Liebe gearbeitet worden ist. Die Arbeit, die die Regierung noch aufwenden muß, ist nach meiner Auffassung hauptsächlich eine sichtende. Die wirklich wesentlichsten Punkte sind meiner Ansicht nach in der Denkschrift der Südlinie so erschöpfend behandelt, daß wirklich neue Gesichtspunkte nicht mehr in die Debatte geworfen werden können. Das ist nun das Entscheidende, daß die Südlinien-Denkschrift nicht in der Lage gewesen ist, die vorzügliche Arbeit, die Herr Dr. Teubert in der früheren Contagschen Denkschrift geleistet hat, zu widerlegen. Wir stehen also nun auf demselben Standpunkt, auf dem wir etwa vor vier Jahren standen; es ist nicht zu erwarten, daß heute wirklich noch neue Gesichtspunkte in die Debatte geworfen werden können. Eine wirklich kritische Durcharbeitung der ganzen Frage ist noch durch Herrn Dr. Remme vorgenommen worden. Auch Herr Dr. Remme kommt zu demselben Schluß, den wir bis jetzt immer kennengelernt haben, daß das eigentliche Kanalgebiet, das lediglich des Lokalverkehrs halber aufgeschlossen werden soll, nicht die erhofften Vorzüge bringen kann. Es ist das eine Frage, die zum großen Teil davon abhängt, ob man voraussetzt, daß in der Zukunft der Kampf der Eisenbahn gegen den

Kanal fortgesetzt werden wird. Stellen wir uns auf den Standpunkt, daß die Eisenbahn sich nicht mehr als feindliche Schwester der Kanäle zeigt, sondern als ehrlicher Partner, dann ist es ohne weiteres klar, daß die Güter aus den Nebengebieten, die nicht durch Stichkanäle aufgeschlossen werden, ohne große Schwierigkeiten durch die Eisenbahn herangeführt werden können. Ich halte die Frage durchaus für so weit geklärt, daß eine Abstimmung hier erfolgen kann.

Professor Dr.-Ing. Blum (Hannover): Meine Herren! Ich möchte als Eisenbahnfachmann sprechen und nur zwei kurze Punkte berühren. Es ist angedeutet worden, daß die Südlinie für die weiter südlich gelegenen Gegenden den Vorteil habe, daß dadurch die Vorfracht oder auch die Anschlußfracht der Güter, die auch die Eisenbahn benutzen müssen, verringert werde. Ich möchte davor warnen, derartige Schlußfolgerungen zu ziehen. Wenn man einen Blick auf die Karte wirft, dann ist allerdings ohne weiteres plausibel: von den Südhängen des Harzes ist der Weg nach der Südlinie kürzer als nach der Mittellinie. Daraus darf man aber niemals den Schluß ziehen: also sind auch die Eisenbahntarife geringere. Das würde der Fall sein, wenn es sich um Normaltarife handelt; es kommen aber, da es sich um Massengüter handelt, die Normaltarife nicht in Frage, sondern Sondertarife. Diese aber werden selbstverständlich von der Eisenbahn nach allgemeinen volkswirtschaftlichen Rücksichten festgesetzt. Bei solchem typischen Massenverkehr ist es aber ziemlich gleichgültig, ob die Eisenbahn 20 oder 30 km mehr fährt, weil die gesamten übrigen Selbstkosten wesentlich höher zu Buch schlagen als das Hin- und Herfahren. Ich bin überzeugt, daß wir jetzt in Deutschland-Preußen endlich dazu kommen werden, daß die Eisenbahnen und die Wasserstraßen planmäßig zusammenarbeiten. (Bravo! Sehr richtig!) Darum bemühen wir uns doch auch bei der Beratung der allgemeinen Reichsverfassung, und da muß selbstverständlich auch gesagt werden: Diese Frage muß nach gemeinwirtschaftlichen Rücksichten entschieden werden. Ist die Entscheidung zugunsten der einen oder der anderen Kanallinie gefallen, dann ist es nachträgliche Sorge zu sagen: Nachdem festgestellt worden ist, daß der Kanal zweckmäßigerweise auf dieser Trasse führt, müssen folgerichtig die Eisenbahnen Ausnahmetarife einführen, und sie müssen so bemessen werden, daß der Verkehr am besten befriedigt werden kann. Es unterliegt für mich keinem Zweifel, daß die einzelnen Schädigungen für einzelne Orte, die sich durch die Kanalführung ergeben, durch entsprechende Eisenbahntarife ausgeglichen werden können.

So viel hierüber. Der zweite Punkt ist der: es ist der Gesichtspunkt in die Debatte geworfen worden, daß man die Südlinie bauen müsse, ergebe sich einfach schon aus der Geschichte der Eisenbahnen; denn auch die Eisenbahnen seien in der ersten Zeit dem Zuge der Südlinie gefolgt, und erst später sei die direkte Linie gebaut worden. Klar ist das, was behauptet wird, in dieser Beziehung nicht, weil nicht genau angegeben ist, welche Eisenbahnlinie eigentlich gemeint ist. Da möchte ich auf eines aufmerksam machen: es gibt in Deutschland einige Gebiete, die eisenbahntechnisch verpfuscht sind; es gibt aber kein Gebiet, das eisenbahntechnisch so verpfuscht ist wie das hier vorliegende. (Sehr richtig!) Und weshalb? Weil in der ersten Zeit der Eisenbahnbauten jeder Einheitsgedanke durch partikularistische Interessen zu Boden geschlagen wurde; und wenn wir hier irgend etwas lernen können, dann können wir nur das eine lernen: daß man den Partikularismus und die lokalen Interessen zu Hause zu lassen hat und lerne, wie man große Verkehrswege schafft, nämlich solche, die Provinzen, Länder und Staaten mit der Welt verknüpfen, aber nicht solche, die bei jeder kleinen Fabrik vorbeiführen sollen. Ich möchte besonders dem Herrn Vertreter der Braunschweigischen Regierung sagen: es gibt in Deutschland eine große Stadt, die den Ruhm hat, den allerschlechtesten Bahnhof zu haben; das ist Braunschweig. (Sehr richtig! und Heiterkeit.) Weshalb ist dieser Bahnhof so schlecht? Weil die partikularistischen Interessen damals so überwiegend waren. Weshalb ist die Handelsstadt Magdeburg eisenbahntechnisch so außerordentlich benachteiligt? Weil in der ersten Zeit des Eisenbahnwesens die Linie, die für den durchgehenden Verkehr hätte gebaut werden müssen, nämlich von der Porta Westfalica oder Minden nach Leipzig und Dresden (die Randbahn am Hang der deutschen Mittelgebirge), nicht gebaut worden ist, sondern weil man aus rein lokalen Interessen die Knotenpunkte verpfuscht und lauter kleine einzelne Bähnchen gebaut hat an Stelle der einen großen Linie, die hätte gebaut werden müssen. Ich erinnere daran, daß es die Regierung Hannover gewesen ist, die in ihrer Verkehrsfeindschaft den Knotenpunkt Hannover ebenso verpfuscht hat, wie die Braunschweigische Regierung den Knotenpunkt Braunschweig, und wie Halberstadt und Leipzig verpfuscht worden sind.

Aus der Eisenbahngeschichte jener Zeit kann man für die Wasserstraßen also nur eines lernen, nämlich daß man das Wort „Lokalverkehr" recht klein und das Wort „Durchgangsverkehr" recht groß schreibe. (Bravo!)

Reedereibesitzer Richard Brandenburg (Berlin): Ich will hier nicht entscheiden, ob die Nord- oder die Mittellinie die bessere Durchgangsstraße ist; ich möchte nur wünschen, daß recht bald eine von beiden gebaut wird. Auch möchte ich die vorzüglichen Ausführungen von Herrn Geheimrat de Thierry in keiner Weise abschwächen; nur muß ich ihm in einem Punkte seiner Begründung widersprechen. Er hat sowohl in seinem heutigen Vortrage wie auch in seinem Aufsatz in Heft 7 und 8 der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" erwähnt, daß sich Braunkohlenbriketts für die Verladung auf dem Wasserwege nicht eignen. Dem muß ich entgegenhalten, daß Braunkohlen und Briketts seit einer langen Reihe von Jahren in großen Mengen auf dem Wasserwege befördert worden sind. Es sind im vorigen Jahre allein in der Nähe Berlins 20 000 t umgeschlagen und auf dem Wasserwege weiterbefördert worden. (Sehr richtig!)

Dr. Mathies (Hamburg): Meine Herren! Ich will Sie nicht lange in Anspruch nehmen; ich möchte nur ein paar Worte zu der Frage sagen, ob heute Beschluß gefaßt und in welcher Weise der Beschluß formuliert werden soll. Es ist vorhin von einem der Herren Vorredner — ich glaube, Herrn Professor Franzius — schon ausgeführt worden, daß das Verhalten der Anhänger der Südlinie nicht recht logisch ist, indem sie erst einmal auf das Erscheinen ihrer großen Denkschrift verweisen und jetzt, nachdem sie erschienen ist, überhaupt von einer Entscheidung hier abraten wollen. Es sieht das so aus, als wenn die Herren Vertreter der Südlinie jetzt zu der Ueberzeugung gekommen sind, daß ihre Chancen recht schlecht stehen und daß sie deshalb eine klare Entscheidung hier vermeiden wollen. Ich glaube, es gibt keine Wasserstraße, die die Interessen ganz Deutschlands derartig angeht, wie der Mittellandkanal. Ich glaube auch, daß im „Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt" nur solche Kreise vertreten sind, die wirklich Interesse für die Binnenschiffahrt haben und die die Sache etwas angeht. Wenn also die Anhänger der Südlinie der Meinung sind, daß sie in diesem Zentral-Verein zu schlecht vertreten sind, so liegt das entweder daran, daß sie nicht in einer ihren Interessen entsprechenden Zahl Mitglieder des Zentral-Vereines sind — dann hätten sie sich eher rühren müssen —, oder es liegt daran, daß ihre Interessen numerisch nicht die Bedeutung haben und deshalb geringer sind als andere; dann müssen sie eben die Entscheidung gegen sich gelten lassen. Wir leben doch im Zeitalter der Majoritätsbeschlüsse; also sollten wir uns in keiner Weise abhalten lassen, einen Beschluß zu fassen.

Ich möchte aber ganz besonders bitten, da ja — wie auch schon zum Ausdruck gebracht worden ist — der Beschluß, der heute gefaßt wird, kein irgendwie maßgebender Beschluß ist, sondern nur besagt, daß der „Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt" damit der Regierung ans Herz legt, so möge die Linie bauen, die der Zentral-Verein für richtig hält, daß auch dem Rechnung getragen wird, daß bei der Entscheidung, von der ich persönlich wünsche, daß sie zugunsten der Mittellinie ausfallen möge, für den Fall der gegenteiligen Entscheidung Unheil verhütet wird, was vielleicht dann noch größer wäre, als es unbedingt nötig ist, und zwar betrifft das die Linienführung der Südlinie in bezug auf ihre Stellung zur Elbe. Der Herr Vortragende hat schon darauf hingewiesen, welche Schwierigkeiten daraus entstehen werden, wenn das Stück der Elbe zwischen der Einmündung der Südlinie und zur Einmündung des Ihle-Kanals von dem Kanalverkehr mitbenutzt wird, und zwar hauptsächlich an der Einmündung des Ihle-Kanals. Daraus ergibt sich meiner Ansicht nach mit zwingender Notwendgkeit die Folgerung, daß man auch die Südlinie auf jeden Fall über die Elbe hinüberführen muß. Wie man das macht, darüber mögen sich die Herren Techniker unterhalten. Ob man den Wünschen Magdeburgs in diesem Falle — von dem ich immer wieder betonen möchte, daß ich hoffe, daß er nicht eintritt —, daß der Kanal näher an die Stadt herangebracht werde, gerecht werden kann, das würde dann im einzelnen zu prüfen sein. Aber ich bin der Meinung, daß der „Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt" in seiner Entschließung zum Ausdruck bringen sollte, daß er erstens für den Bau der Mittellinie eintritt, zweitens aber, wenn sich die Regierung nicht dafür, sondern für die Südlinie entscheidet, in diesem Falle fordert, daß auch die Südlinie über die Elbe durchgeführt wird.

Noch ein Wort über die Frage der Beschlußfassung. Es ist gesagt worden: Die einzelnen Interessentenkreise sollen zur Regierung gehen; die Regierung mag entscheiden. Ja, meine Herren, ich habe das Vergnügen, seit langer Zeit beim Reichswirtschaftsamt an allen möglichen Verhandlungen teilzunehmen, und da habe ich immer wieder die Klage des Reichswirtschaftsamtes hören müssen: „Ja, warum einigen sich die Interessenten nicht erst untereinander, oder warum kommen sie uns nicht mit einem klaren Beschluß in der einen oder der anderen Richtung; waschen Sie doch Ihre Wäsche zu Hause, und kommen Sie mit dem Resultat zu uns." Das wird hier auch die Folge sein, wenn jetzt wieder die Anhänger dieser oder jener Linie getrennt vorgehen und die Regierung jeder für sich in dem einen oder anderen Sinne zu beeinflussen suchen. Dann wird die Regierung schließlich selbst die Sache satt bekommen. Aber wenn der „Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt" einen Entschluß faßt und sich für eine Linie ausspricht, dann sollte das meiner Ansicht nach auch nicht ohne Einfluß auf die Regierung bleiben. Deshalb bitte ich darum, daß wir heute einen Beschluß fassen. (Bravo!)

Regierungsrat Spannuth (Braunschweig): Meine Herren! Es kann natürlich nicht meine Aufgabe sein, als Vertreter einer Regierung mich in das Für und Wider der hier geltend gemachten Gründe einzumischen. Ich hätte auch nicht das Wort ergriffen, da ich ja eigentlich nur instruiert bin, eine Erklärung

abzugeben, wenn nicht der Herr Vorredner aus Hannover sowohl wie der Herr Vertreter von Berlin an mich appelliert hätten, daß man nicht die lokalen Interessen über die allgemeinen Interessen stellen sollte, und da möchte ich zur Erläuterung der vorhin von mir verlesenen Erklärung — der, wie ich nochmals betonen möchte, die Regierungen von Anhalt und Sachsen zugestimmt haben; das lokale Interesse ist also nicht so ganz klein (Sehr richtig!) — noch auf eines hinweisen:

Gerade die Rücksicht auf die Ausgestaltung eines allgemeinen deutschen Wasserstraßennetzes war es hauptsächlich, welche den dritten und Hauptpassus der Erklärung, die ich Ihnen vorhin verlesen habe, mit hervorgerufen hat. Dieser lautete:

„Die Braunschweigische Regierung ist Gegner des Planes der Mittellinie insbesondere auch deshalb, weil nach ihrer Auffassung diese Linienführung einer verkehrstechnisch und wirtschaftlich richtigen Ausgestaltung des einheitlichen deutschen Wasserstraßennetzes der Zukunft im Wege stehen würde“,

und ich möchte Sie jetzt nur noch darauf hinweisen, welches die Gedankengänge waren, die zu diesem Satze geführt haben.

Meine Herren, wenn man auf die Entwicklung des deutschen Wasserstraßennetzes in der Zukunft sieht, so wird man doch damit rechnen müssen, daß nicht lediglich und allein dieses kurze Stück, ob Süd-, ob Mittellinie gebaut wird, sondern man wird sich doch sagen müssen, daß das Stück, das wir jetzt bauen, hineinpassen muß in das große deutsche Wasserstraßennetz, und da war die Ueberlegung der obengenannten Regierungen die, daß es doch zweckmäßig sei, möglichst alle wirtschaftlich wichtigen Gebiete durch Wasserstraßen gleichmäßig aufzuschließen. Davon ist auszugehen und danach sind die jetzt nötigen Entschlüsse zu fassen, das war der Gedankengang bei der Erklärung der Braunschweigischen Regierung. Es wird nötig sein, wenn sich die Wasserstraßen voll entwickelt haben, daß dann, von diesem Zeitpunkt aus gesehen, erstens eine Verbindung geschaffen ist, von den Hansestädten nach dem Südosten, und ferner eine Verbindung vorhanden ist, die unmittelbar gestattet, schnell von dem Osten nach dem Westen zu kommen. Diese weitere Verbindung, die übrigens gerade dem Interesse der Stadt Berlin an einer möglichst kurzen Ost-West-Verbindung noch viel mehr gerecht werden würde als die jetzt geplante Mittellinie, das ist eine — wenn ich so sagen darf —, gestreckte Nordlinie, von der heute bislang leider gar nicht die Rede gewesen ist. Das ist eine Linie, bei Misburg abzweigend, etwa im Zuge der Nordlinie, aber dann nicht nach dem Südosten zu abbiegend, sondern gestreckt nach dem Osten zu, auf die Einmündung des Plauener Kanals in die Elbe hinführend, also eine Art Schnellzugsstrecke West—Ost, wie die Eisenbahn Hannover—Stendal—Berlin, die das Land Braunschweig nur auf ganz wenige Kilometer berührt, die aber bei Abfassung der Erklärung der Braunschweigischen Regierung dieser als eine durchaus zweckmäßige, nötige und billigenswerte vorgeschwebt hat. Diese Strecke wird später ausgebaut werden müssen neben der zunächst nötigen Verbindung von den Hansestädten, von Westfalen nach dem Osten und zugleich nach Südosten im Zuge der Südlinie. Man kann braunschweigischerseits wohl kaum besser den vorhin gemachten Vorwurf des engen lokalpatriotischen Standpunktes entkräften, als durch Betonung dieses Gedankens.

Wenn man nun diese beiden Linien sich als ein Ideal der Ausbildung des deutschen Wasserstraßennetzes vorstellt, dann würde die Erreichung dieses idealen Zieles nach Auffassung der Braunschweigischen Regierung durch den Bau der Mittellinie gerade gefährdet werden, und alle die Fehler, die bei der Entwicklung des Eisenbahnnetzes in der Gegend von Braunschweig gemacht wurden, wie der Herr Vorredner das richtig erwähnt, alle die Fehler, die damals gemacht worden sind, würden wiederkehren, wenn man eine solche Linie, wie die Mittellinie, die als eine Art unglückliches Kompromiß in einer Schlangenlinie zwischen den beiden vorhin erwähnten direkten Linien sich bewegt, nehmen würde. Man würde dann nacher die gerade Linie Ost—West nicht bauen können oder doch wahrscheinlich nicht bauen wollen, weil man sagt: es ist ja nun schon die andere Linienführung mit dem Haken nach Magdeburg, nach Süden zu, vorhanden. Und man wird auch die direkte Linie zur Verbindung von Westfalen und von den Hansestädten nach Südosten dann kaum bauen können, weil man sagt: Ihr habt ja nun schon diesen der Elbe parallel führenden Stichkanal.

Und das führt mich auf einen weiteren Punkt: Ist es denn für die Ausgestaltung des deutschen Wasserstraßennetzes zweckmäßig, einen Kanal zu bauen, der nahe neben einem schon vorhandenen schiffbaren Wasserlauf parallel einhergeht? Das täte doch die Verbindung der Mittellinie nach Anhalt (Staßfurt), und da war die Braunschweigische Regierung der Ansicht, daß es zweckmäßiger sei, das Gebiet nördlich und nordöstlich des Harzes möglichst gleichmäßig durch Wasserstraßen aufzuschließen. Und von diesem Gesichtspunkt — die Stadt Wolfenbüttel hat dabei wirklich gar keine Rolle gespielt — war die Braunschweigische Regierung der Ansicht, daß es richtig sei, zunächst die Linie zu bauen, die durch das wirtschaftlich wertvollste Gebiet geht — und das ist zurzeit doch zweifellos das Gebiet der Südlinie —, und dann später an die Linie heranzugehen, die im Gesamtplan des deutschen Wasserstraßennetzes gleichfalls für zweckmäßig und nötig zu befinden ist, nämlich an die gestreckte Nordlinie.

Das sind die Gedankengänge gewesen, die zu der vorhin verlesenen Erklärung geführt haben, und nicht lokale, nicht partikularistische Interessen; diese haben wirklich nicht bei dieser Erklärung Pate gestanden.

Handelskammersyndikus Dr. Wallroth (Lübeck): Meine Herren! Wenn man von seiten der Vertreter der Südlinie auf dem Standpunkt steht, daß die Frage noch nicht genügend geklärt sei, um heute hier überhaupt eine Entschließung zu fassen, so kann ich den Herren den Vorwurf nicht ersparen, daß gerade von ihrer Seite so außerordentlich wenig nach dieser Richtung geschehen ist. In dem ausgezeichneten Aufsatze von Geheimrat de Thierry in der letzten Nummer der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“ hat die Denkschrift der Südlinieninteressenten eine nach meiner Auffassung geradezu vernichtende Kritik erfahren, vernichtend deswegen, weil trotz des großen Umfanges des Werkes von vornherein darauf verzichtet worden ist, die von den Südlinieninteressenten empfohlene Linie in allen wirtschaftlichen und technischen Vorteilen und Nachteilen dermaßen mit der Mittellinie und der Nordlinie in Vergleich zu setzen, wie es von seiten der Vertreter der anderen Linien, namentlich von Herrn Geheimrat de Thierry und Herrn Professor Franzius geschehen ist. Auch heute hat man ja von seiten der Südlinieninteressenten nicht beliebt, zu der Frage der Linienführung sachlich Stellung zu nehmen; man hat sich darauf beschränkt, eine „Erklärung“ abzugeben. Meine Herren, Erklärungen abzugeben, wo Gründe fehlen, ist billig! Innerhalb des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt ist aber die Frage der Linienführung doch jedenfalls in sehr weitgehendem Maße geklärt worden. Wenn man heute gesagt hat, eine endgültige Entschließung über die definitive Linienführung ist uns heute noch nicht möglich, so gebe ich dem bis zu einem gewissen Grade recht. (Hört! Hört!) Es ist uns heute von dem ersten Diskussionsredner ein Projekt vorgeführt worden, über dessen Durchführbarkeit man heute selbstverständlich nicht urteilen kann; daß es deswegen nicht falsch zu sein braucht, hat Herr Direktor Leichtweiß schon erwähnt. Ich sehe auch in der Tatsache, daß man den Stichkanal von Hannover bis Peine zu bauen beschlossen hat, nicht ohne weiteres eine definitive Entscheidung für den späteren Preußischen Landtag dahin, daß nun unter allen Umständen eine nördliche Linienführung ausscheidet, sondern es ist mit vollem Recht von den Seestädten betont worden: so gut man früher Peine durch einen Stichkanal in derselben westöstlichen Richtung hat anschließen wollen, so gut ist es heute noch möglich, diesen Kanal Hannover—Peine als westöstlichen Stichkanal zu bauen und die weitere Entscheidung über die definitive Linienführung noch so lange offenzuhalten, bis u. a. auch die Anregungen eingehend geprüft worden sind, die uns Herr Best hier entgegengebracht hat. Nach meiner Ueberzeugung ist aber auf Grund der wiederholten Verhandlungen innerhalb des Zentral-Vereins, auf Grund der vorliegenden Denkschriften usw., eine vollkommene Klärung der Ansichten wenigstens insoweit erfolgt, als wir uns zwischen Mittellinie und Südlinie zu entscheiden haben. Wir brauchten daher meiner Meinung nach heute nicht auseinanderzugehen, ohne nach dieser Richtung eine Entscheidung zu fällen, um so weniger als ganz abgesehen von den Anliegern der Linie, ganz abgesehen von den Interessenten sehr bezeichnender Weise die Vertreter der Wissenschaft an den Hochschulen sowohl von Hannover wie von Berlin sich mit großer Entschiedenheit auf Grund durchaus neutraler und objektiver Würdigung aller Vorteile und Nachteile durchaus gegen die Südlinie ausgesprochen haben.

Wenn wir also eine definitive Entscheidung über die alte, die nördliche Linienführung vermeiden wollen, so glaube ich, würden wir der Sachlage am besten entsprechen, wenn wir etwa folgender Entschließung zustimmen könnten; ich erlaube mir, sie Ihnen vorzutragen:

„Ohne der endgültigen Linienführung des Mittellandkanals im einzelnen vorgreifen zu wollen, erklärt der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt nach eingehender Erörterung aller technischen und wirtschaftlichen Gründe, daß bei einer Entscheidung zwischen der sogenannten Mittellinie und der Südlinie des Mittellandkanals unter allen Umständen der Mittellinie der Vorzug gegeben werden muß.“

Meine Herren, nehmen wir eine solche Entschließung an, so sind wir einen sehr erheblichen Schritt weiter, und der Kampf der Meinungen kann dann höchstens noch dahin gehen, ob die Mittellinie in der Form ausgebaut werden soll, wie sie ausgearbeitet worden ist, oder in eine mehr nördliche Führung. Wir führen jedenfalls eine erhebliche Klärung herbei, und ich möchte Ihnen diese Resolution deshalb zur Annahme empfehlen.

Baurat Hahn (Neukölln): Auf einen großen Vorteil, der sowohl bei der Mittellinie als auch bei der Nordlinie besonders in Erscheinung tritt, scheint hier noch nicht hingewiesen zu sein. Die Nordlinie als auch die Mittellinie haben vor allem den Vorteil, daß Hamburg an den Mittellandkanal angeschlossen wird. Für alle östlich der Elbe gelegenen Gebiete entsteht daraus der Vorteil, daß, wenn die Elbe Niedrigwasser führt und nicht benutzt werden kann, wie es z. B. in den Jahren 1904 und 1911 der Fall gewesen ist, der Schiffahrtsverkehr nach Hamburg unter Benutzung des Mittellandkanals bei voller Ladung aufrechterhalten werden kann. Diesen Vorteil besitzt die Südlinie nicht, und schon aus diesem Grunde verdient die Mittel- oder Nordlinie den Vorzug.

Oberstleutnant Boethke (Berlin-Wilmersdorf): Ich wollte mir noch eine kurze Bemerkung gestatten. Einer der Herren Vorredner — ich glaube, es war ein Vertreter von Magdeburg — hat den Vorschlag gemacht, an die Regierung mit der Forderung heranzutreten, es sollte die Mittellinie gebaut werden; falls aber diese Linie nicht gebaut wird, sollte die Südlinie in einer bestimmten Weise ausgeführt werden. Ich versage es mir, auf die Vorteile der Mittellinie und der Südlinie einzugehen oder vorzuschlagen, welcher der beiden der Vorzug gegeben werden soll. Aber ich wollte davor warnen, eine Abstimmung in dieser Richtung vorzunehmen. Es sieht so aus, als wollte man der Regierung eine Brücke bauen. Man muß das eine vorschlagen und weiter nichts als dieses; sollte das eine abgelehnt werden, dann kann man ja zu dem anderen immer noch entsprechend Stellung nehmen.

Dr. Remme: Meine Herren! Gegenüber einer Bemerkung des Herrn Regierungsvertreters aus Braunschweig möchte ich nur noch ganz kurz auf zwei Tatsachen hinweisen. Herr Regierungsrat Spannuth sagte, die Braunschweigische, die Sächsische und die Anhaltische Regierung hätten sich nie von partikularistischen oder lokalen Interessen leiten lassen. Dem stehen gegenüber die Erklärungen, welche von Vertretern der Braunschweigischen und der Anhaltischen Regierung früher abgegeben worden sind und aus denen das Gegenteil hervorgeht. Nach der Südlinien-Denkschrift (S. 237) erklärte bei den Verhandlungen der Südlinienvereinigung am 23. und 24. April 1918 in Braunschweig der Braunschweigische Minister, Exzellenz Krüger: „Für die Stellungnahme der Braunschweigischen Landesregierung zu dieser Frage der Prüfung der einzelnen Linienführungen und des jetzt vorliegenden Arbeitsmaterials kann nur das allgemeine Interesse des Landes maßgebend sein. Von diesem Gesichtspunkt aus entspricht den Interessen des Herzogtums Braunschweig nur die Südlinie." Also lediglich die Interessen des Herzogtums Braunschweig sind für die Stellungnahme zur Linienführung entscheidend gewesen. Und ähnlich äußerte nach Seite 240 derselben Denkschrift in der 10. Plenarsitzung des Anhaltischen Landtags vom 28. März 1917 der anhaltische Staatsminister Dr. v. Laue, „daß die herzogliche Staatsregierung der Kanalangelegenheit ihre ernsteste Aufmerksamkeit zuwende und für den Bau der Südlinie eintrete, da diese den anhaltischen Interessen entspreche." Also in beiden amtlichen Erklärungen ist ausschließlich das lokale Interesse der betreffenden Regierungen in den Vordergrund geschoben, und nicht das allgemeine Interesse. (Sehr richtig!)

Dr. Schmitz (Duisburg): Ich beantrage Schluß der Debatte (Bravo!) und bitte den Herrn Vorsitzenden, die vorliegenden Entwürfe der Resolutionen uns mitzuteilen und ohne Erörterung darüber abstimmen zu lassen.

Vorsitzender: Meine Herren! Hier liegen folgende Entschließungen vor. Wenn ich die von Herrn Dr. Rausch uns übergebene Erklärung auch dazu rechne, daß wir gar keine Stellung nehmen sollen. (Dr. Rauch (Dessau): Das haben wir nicht beantragt, sondern wir haben nur erklärt, daß wir uns an der Abstimmung nicht beteiligen wollten!) — Ja, es heißt hier in der Erklärung: „Mit Rücksicht hierauf lehnen es daher die anwesenden Vertreter der Südlinie ab, sich an der Erörterung wie auch an Abstimmung über die Linienführung zu beteiligen." Das würde also ungefähr auf dasselbe hinauskommen.

Sodann ist hier eine Resolution eingegangen von Herrn Dr. Mathies, die er aber zugunsten derjenigen von Herrn Geheimrat Dr. Thierry zurückzieht. Dieser wiederum zieht seine Resolution zugunsten der von Herrn Dr. Wallroth vorgeschlagenen zurück; also bleibt diese letztere als einzige bestehen. Den Wortlaut will ich Ihnen nochmals vorlesen:

„Ohne der endgültigen Linienführung des Mittellandkanals im einzelnen vorgreifen zu wollen, erklärt der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt nach eingehender Erörterung aller technischen und wirtschaftlichen Gründe, daß bei einer Entscheidung zwischen der sogenannten Mittellinie und der Südlinie des Mittellandkanals unter allen Umständen der Mittellinie der Vorzug gegeben werden muß."

Meine Herren, Sie haben den Antrag von Herrn Dr. Schmitz gehört, der dahin geht, daß ohne irgendeine Debatte über diese Resolution abgestimmt werden soll. Vorher möchte ich aber noch Herrn Geheimrat de Thierry das Schlußwort geben. Zur Geschäftsordnung hat Herr Dr. Remme das Wort.

Dr. Remme (Magdeburg): Eine Anfrage noch! Wäre es nicht möglich, durch Handaufheben festzustellen, wie groß die Anzahl derjenigen Herren ist, die sich der Abstimmung enthalten wollen?

Vorsitzender: Wenn die Versammlung damit einverstanden ist, können wir das ja machen. Also dann bitte ich diejenigen Herren, die die Absicht haben, sich von einer Stellungnahme oder Entscheidung hier fernzuhalten, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Das sind sechs Herren.

Dann bitte ich Herrn Geheimrat de Thierry, das Schlußwort zu nehmen.

Berichterstatter Geheimer Baurat Professor de Thierry (Berlin-Grunewald): Meine Herren! Wenn ich das Schlußwort ergreife, so ist es nur zu ganz kurzen Bemerkungen. Ich möchte Herrn Best sagen, daß sein Vorschlag nach meiner Auffassung von keiner Seite etwa leichtfertig hingestellt und aufgenommen worden ist. Wenn etwa ablehnende Stimmen laut wurden, so beruht das nach meiner Meinung lediglich darauf, daß es jetzt, wo die Arbeiten in Angriff genommen worden sind, wohl nicht an der Zeit ist, mit neuen Vorschlägen hervorzutreten, die möglicherweise zu einer weiteren Verschleppung der ganzen Angelegenheit führen würden. Ich glaube, dafür herrscht wohl Einstimmigkeit, daß die Linie des Herrn Best vielleicht mit Recht als die beste Linie bezeichnet werden kann; aber zurzeit stehen wir vor vollendeten Tatsachen, und da die Stellung der vollendeten Tatsachen jetzt an der Tagesordnung ist, sollten wir uns, glaube ich, auch auf den Standpunkt stellen, daß, nachdem die Arbeiten auf der Linie von Hannover bis Peine in Angriff genommen worden sind, jetzt nur die Südlinie oder die Mittellinie zur Diskusssion steht. In diesem Sinne muß also auch wohl die Beschlußfassung erfolgen.

Wenn geltend gemacht worden ist, daß die Regierung schließlich die Endentscheidung hat und daß es aus diesem Grunde zwecklos wäre, hier über eine Entschließung abzustimmen, so bin ich der Meinung, die auch Herr Geheimrat Krause ausgesprochen hat, daß, nachdem namhafte Körperschaften — ich nenne nur Handelskammer und Magistrat Berlin, Handelskammer und Stadt Magdeburg — ihre Ansicht zum Ausdruck gebracht haben, wir dasselbe Recht und vielleicht auch die Pflicht haben, innerhalb des Zentral-Vereins, der doch zur Förderung der Binnenschiffahrt berufen ist, ebenfalls unsere Stimme zu erheben. Was die Regierung damit macht, ist natürlich eine Sache für sich, und unsere Beschlußfassung soll nicht etwa diktatorisch sein und sagen: Wir verlangen, daß die Regierung die Mittellinie ausführt, sondern es soll der Regierung gewissermaßen die Ansicht des Zentral-Vereins zum Ausdruck gebracht werden, daß wir die Mittellinie für die beste Lösung halten.

Herr Brandenburg hat hervorgehoben, daß ich die Verladung von Briketten etwas leichtsinnig behandelt habe. Meine Herren, ich habe nur auf Grund der Denkschrift der Südlinie betont, daß die Verwertung der Braunkohle in erster Linie zur Erzeugung von elektrischer Energie, sondern zur Gewinnung von chemischen Produkten und dann zu allerletzt für Brikette in Frage komme. Aber gerade im Hinblick auf die Frage der Rückfrachten, die ich in meinem Vortrage nicht berührt habe, um nicht zu lang zu werden, kommt nach meiner Auffassung der Transport von Briketten nach Berlin nicht in Frage; denn da würde man vor die Frage gestellt, was für eine Rückfracht bekommen denn diese Kähne?

Es wäre, glaube ich, nicht richtig, den Kanal von Hannover bis Peine, wie mir der Vorredner vorgeschlagen hat, einschiffig zu bauen. Denn alle diejenigen, welche mit der Schiffahrt vertraut sind, wissen, wie schwierig der Verkehr auf einem einschiffigen Kanal, trotz der notwendigen Ausweichstellen, ist. Ich möchte Ihnen empfehlen, der Resolution des Herrn Dr. Wallroth zuzustimmen.

Best (Ottok): Ich will nur noch das eine erwähnen: wir kommen nicht zu spät. Soll eine Linie gebaut werden, wegen der uns einmal unsere Kinder auslachen und sagen werden: Warum habt ihr die Linie nicht gefunden, welche die ganz natürliche war? Soll es wieder so werden, wie es früher mit den Eisenbahnen gewesen ist? Ich sage, es ist noch nichts bewilligt, noch nichts entschieden, es ist noch alles offen, und daher kommt diese Linie nicht zu spät.

Vorsitzender: Ich möchte Herrn Best nur bemerken, daß ja auch in der Resolution, wie sie beantragt ist, die Sache noch offen gelassen ist. Es heißt im Eingang: „Ohne der endgültigen Linienführung des Mittellandkanals im einzelnen vorgreifen zu wollen, erklärt usw." (Sehr richtig!) Also Ihr Vorschlag kann noch diskutiert werden.

Herr Dr. Mathies hat zur Geschäftsordnung das Wort.

Dr. Mathies (Hamburg): Ich möchte meinen Antrag insofern wieder aufnehmen, als ich vorschlagen möchte, daß der von Herrn Dr. Wallroth beantragten Resolution ein Satz hinzugefügt wird, daß, falls die Südlinie doch gebaut werden sollte, sie über die Elbe hinweggeführt werden muß. (Widerspruch.) Ich bitte, über den Antrag zu entscheiden.

Dr. Holländer (Charlottenburg): Ich wollte einen Abänderungsantrag zu der Resolution des Herrn Dr. Wallroth stellen, nämlich dahingehend, die Worte „im einzelnen" zu streichen. Denn wenn wir „im einzelnen" der endgültigen Linienführung des Mittellandkanals nicht vorgreifen sollen, dann würden wir ja Stellung gegen alle möglichen nördlichen Linien nehmen, und das wollen wir nicht. Ich bitte also, die beiden Worte zu streichen, um damit immer noch die Möglichkeit zu schaffen, auch für eine nördlichere Linie zu kommen.

Handelskammersyndikus Dr. Wallroth (Lübeck): Wenn man die Worte „im einzelnen" wegläßt, so könnte die Entschließung in der Oeffentlichkeit vielfach falsch aufgefaßt werden, nämlich dahin, als ob zwischen dem ersten Satz und dem Nachsatz ein Widerspruch liege, und deswegen möchte ich doch empfehlen, durch Hinzufügung oder Aufrechterhaltung dieser Worte klar zu machen, daß kein Widerspruch darin liegt. Ich sehe nicht die Gefahr, die von dem Herrn Vorredner eben ausgedrückt worden ist. Wenn wir sagen: „Ohne der endgültigen Linienführung des Mittellandkanals im einzelnen vorgreifen zu wollen", so schließen wir dadurch auch eine nördliche Linie keineswegs aus.

Vorsitzender: Nein, es ist ja auch schon dadurch dokumentiert, daß es heißt: „daß bei einer Entscheidung zwischen der sogenannten Mittellinie und der Südlinie des Mittellandkanals der Mittellinie der Vorzug gegeben werden muß." Wir können die Worte „im einzelnen" ruhig beibehalten, um den Widerspruch nicht zu verschärfen.

Ich will nun erst einmal den Schlußpassus des Antrages des Herrn Dr. Mathies verlesen. Der sollte lauten:

„Sollte wider Erwarten trotzdem die Südlinie gebaut werden, so muß gefordert werden, daß der Kanal nicht in die Elbe eingeführt, sondern auf einer Brücke über die Elbe weg und in den Ihlekanal eingeführt werde. Andernfalls würden die Schiffahrtsverhältnisse auf der Elbe selbst auf das schwerste . . ." (Dr. Mathies: Das kann wegbleiben!) das soll also fortbleiben; also nur der erste Satz bis „eingeführt werde", bleibt bestehen.

Herr Dr. Wallroth hat das Wort.

Handelskammersyndikus Dr. Wallroth (Lübeck): „Ja, meine Herren, ich weiß nicht, ob es richtig ist, diesen Zusatzantrag gerade in dieser Form anzunehmen; es erscheint mir als Abschwächung, wenn wir heute mit dem Eventualfall der Ausführung der Südlinie doch noch rechnen. (Sehr richtig!) Wir können vielleicht, wenn dies gewünscht wird, dem Gedanken von Herrn Dr. Mathies Rechnung tragen, indem wir positiv sagen: „In jedem Falle legt der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt Wert darauf, daß eine Ueberschreitung des Kanals über die Elbe nur im Wege einer Ueberbrückung stattfindet." Die Formulierung können wir ja in diesem Sinne vornehmen.

Vorsitzender: Ja, die muß jetzt erfolgen. Wie soll also die Fassung sein?

Dr. Wallroth: Man könnte eventuell sagen: „In jedem Falle legt der Zentral-Verein Wert darauf, daß der Mittellandkanal die Elbe überbrückt."

Vorsitzender: Das hat eigentlich wenig Zweck; ich glaube, wir lassen es am besten weg. (Zustimmung.) Ich lasse darüber abstimmen. Also es dreht sich jetzt darum: Wollen wir diesen Wortlaut, der jetzt zuletzt noch hinzugefügt ist, den Gedanken der Ueberbrückung der Elbe bei der Südlinie überhaupt mit in die Resolution hineinnehmen? (Rufe: Nein!) Wer dagegen ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Das ist die Mehrheit. Somit fällt dieser Punkt.

Nun bleibt nur noch die Resolution übrig, wie Herr Dr. Wallroth sie aufgesetzt hat; hier sollen aber die Worte „unter allen Umständen" gestrichen werden. Die Resolution würde somit lauten:

„Ohne der endgültigen Linienführung des Mittellandkanals im einzelnen vorgreifen zu wollen, erklärt der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt nach eingehender Erörterung aller technischen und wirtschaftlichen Gründe, daß bei einer Entscheidung zwischen der sogenannten Mittellinie und der Südlinie des Mittellandkanals der Mittellinie der Vorzug gegeben werden muß."

Wer von den Herren für diese Resolution ist, den bitte ich, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Ich bitte um die Gegenprobe. Es ist niemand dagegen; also die Resolution ist von denen, die sich an der Abstimmung beteiligt haben, einstimmig angenommen.

Damit ist unsere Tagesordnung erschöpft. Ich danke den Herren für ihr Erscheinen und schließe die Sitzung.

(Schluß 9½ Uhr.)

Ergebnis der Beratungen über den Befähigungsnachweis für Schiffer auf Binnenschiffen in der Kommissionssitzung am 8. April 1919

Anschließend an die am gleichen Tage abgehaltene Fachausschußsitzung des Zentral-Vereins mit der Tagesordnung:

1. Befähigungsnachweis für Schiffer und Maschinisten in der Binnenschiffahrt und
2. Besprechung über die künftige Regelung der Zuständigkeit des Reiches auf dem Gebiete der Wasserstraßen

fand eine Kommissionssitzung statt, in der folgende Herren anwesend waren: Geheimer Regierungsrat Wehrmann, als Vertreter des Reichswirtschaftsministeriums, Kaufmann Richard Brandenburg (Berlin), Direktor Barkemeyer (Bremen), Direktor Fr. Engel (Magdeburg), Direktor Graetz (Breslau), Direktor Heesch (Hamburg), Dr. Reichelt (Berlin), Direktor Schlüter (Minden), Dr. Schmitz (Duisburg), Prof. Dr. Schulze, Direktor der Seefahrtsschule (Lübeck), Vertreter des Deutschen Nautischen Vereins, Kaufmann Heinrich Zeitz (Berlin).

Den Vorsitz führte Dr. Reichelt vom Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt.

Den Verhandlungen zugrunde liegt der unter dem 8. Juni 1918 vom Staatssekretär des Reichswirtschaftsamtes dem Zentral-Verein zugegangene Entwurf des preußischen Handelsministers unter Berücksichtigung der inzwischen ergangenen Anregungen und insbesondere der Vorschläge des Concessionirten Sächsischen Schiffer-Vereins vom August 1914. Derselbe ist seinerzeit vom Zentral-Verein allen in Frage kommenden Stellen zugeschickt worden. Er lautet wie folgt:

Entwurf einer Bekanntmachung betreffend den Befähigungsnachweis der Schiffer auf Binnenschiffen.

Auf Grund des § 132 des Gesetzes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt (Reichs-Gesetzbl. 1898 S. 868) hat der Bundesrat die nachstehenden

Bestimmungen über den Befähigungsnachweis der Schiffer auf Binnenschiffen

erlassen.

I. Nachweis der Befähigung.

§ 1. In der Binnenschiffahrt müssen auf Lastschiffen von mehr als 15 t Tragfähigkeit und auf Dampf- und Motorschiffen die Schiffer (Schiffsführer) ein Befähigungszeugnis besitzen. Ausgenommen sind die Schiffahrt auf Seen, die keine fahrbare Verbindung mit anderen Wasserstraßen haben, und die Schiffahrt mit Lastschiffen im Markt-, Nah- und Ortsverkehr, soweit hierfür nicht durch Polizeiverordnungen der zuständigen Wasserpolizeibehörden besondere Bestimmungen getroffen werden.

§ 2. Das Befähigungszeugnis wird nur für bestimmte Wasserstraßen erteilt, und zwar entweder für ein einzelnes Wasserstraßengebiet oder für Teile eines solchen oder auch für mehrere miteinander zusammenhängende Wasserstraßengebiete oder Teile von solchen.

§ 3. Als Schiffer im Sinne dieser Bestimmungen werden Kahnschiffer und Dampferschiffer unterschieden.

Ein Kahnschiffer ist befugt, Kähne jeder Art und Größe zu führen.

Ein Dampferschiffer ist befugt, Dampf- und Motorschiffe sowie Kähne jeder Art und Größe zu führen, soweit nicht sein Befähigungszeugnis ihn lediglich zur Führung von nicht gewerblichen Zwecken dienenden Dampf- und Motorschiffen berechtigt (§ 7 Abs. 2).

§ 4. Die Erteilung des Befähigungszeugnisses wird vorbehaltlich der im § 11 vorgesehenen Ausnahmen durch das Bestehen einer Prüfung bedingt; außerdem für Kahnschiffer durch die Vollendung des 21., für Dampferschiffer durch die Vollendung des 24. Lebensjahres.

§ 5. Vorbedingung für die Zulassung zur Prüfung ist der Nachweis der Unbescholtenheit, d. h. der Besitz der bürgerlichen Ehrenrechte, sowie der Nachweis ausreichenden Seh-, Hör-, Sprech- und Farbenunterscheidungsvermögens.

§ 6. Die Zulassung zur Prüfung als Kahnschiffer wird durch die Zurücklegung einer mindestens 48monatigen Fahrzeit bedingt. Von dieser Fahrzeit müssen mindestens 24 Monate auf Segel- oder Schleppkähnen zugebracht sein.

§ 7. Die Zulassung zur Prüfung als Dampferschiffer wird durch die Zurücklegung einer mindestens 60monatigen Fahrzeit bedingt. Von dieser Fahrzeit müssen mindestens 24 Monate auf Dampfschiffen oder Motorschiffen und mindestens 18 Monate auf Segel- und Schleppkähnen zugebracht sein.

Zur Prüfung als Dampferschiffer für Fahrzeuge, die nicht gewerblichen Zwecken dienen (Sportfahrzeuge u. dgl.) ist der Nachweis einer besonderen Fahrzeit nicht erforderlich.

§ 8. Während der 48- oder 60monatigen Fahrzeit (§§ 6 und 7) müssen mindestens in der Hälfte der Zeit diejenigen Wasserstraßenstrecken befahren worden sein, für welche das Befähigungszeugnis ausgestellt werden soll. Des Nachweises der Befahrung von Kanälen oder kanalisierten Flußstrecken bedarf es nicht.

§ 9. Als Fahrzeit gilt die im Schiffahrtsgewerbe zugebrachte Dienstzeit.

§ 10. Auf die Fahrzeit ist die Zeit des laut Abgangszeugnis erfolgreichen Besuchs einer staatlich anerkannten Schifferschule, die in der Kriegs- oder Handelsmarine im nautischen Dienste zugebrachte Fahrzeit zur See und die Dienstzeit bei den Pionieren und Eisenbahntruppen bis zu 12 Monaten zur Anrechnung zu bringen.

§ 11. Ohne vorherige Prüfung kann, unbeschadet der Vorschriften des § 5, ein Befähigungszeugnis als Schiffer (Kahn- und Dampferschiffer) erteilt werden:

a) den Inhabern von deutschen Seeschifferpatenten,
b) ehemaligen Seeoffizieren und seemännischen Deckoffizieren, die in der Kaiserlichen Marine die Seeoffizier-Hauptprüfung, die Steuermannsprüfung oder die Torpedosteuermannsprüfung bestanden haben,

wenn sie eine mindestens 12monatige Fahrzeit auf den im Befähigungszeugnis anzugebenden Wasserstraßen (§ 2) nachweisen.

§ 12. Ein erteiltes Befähigungszeugnis ist zurückzunehmen, wenn dem Inhaber die bürgerlichen Ehrenrechte aberkannt werden oder wenn sich ergibt, daß er untauglich oder daß seine weitere Zulassung als Schiffer mit der Ordnung und Sicherheit des Schiffsverkehrs nicht vereinbar ist.

Das Verfahren regelt sich nach den Vorschriften der Landesgesetze.

II. Zusammensetzung der Prüfungskommissionen und Verfahren bei den Prüfungen.

§ 13. Zur Abnahme der Prüfungen werden von den Landesregierungen oder den von ihnen beauftragten Behörden Prüfungskommissionen eingesetzt, die aus drei Mitgliedern bestehen. Zum

Vorsitzenden wird ein technischer schiffahrtskundiger Staatsbeamter bestellt. Als Beisitzer sind entweder zwei im Besitze des Befähigungszeugnisses als Kahnschiffer oder Dampferschiffer befindliche Personen oder nur ein solcher Schiffahrtskundiger und ein Lehrer an einer staatlich anerkannten Schifferschule zu berufen.

§ 14. Der Vorsitzende der Prüfungskommission hat die Zeiten, zu welchen alljährlich regelmäßige Prüfungen stattfinden, wenigstens 6 Wochen vorher öffentlich bekanntzumachen. Auf begründeten Antrag können in Ausnahmefällen besondere Termine angesetzt werden. Beträgt die Anzahl der zu einem Termin angemeldeten Prüflinge mehr als 40, so sind die Prüflinge auf mehrere Prüfungsgruppen zu verteilen.

§ 15. Die Meldung zur Prüfung geschieht bei dem Vorsitzenden der zuständigen Prüfungskommission unter Beifügung:

a) des Geburtsscheins,
b) eines polizeilichen Ausweises über den Besitz der bürgerlichen Ehrenrechte,
c) der erforderlichen Fahrzeitenausweise und der etwa vorhandenen Zeugnisse über den Besuch von Schifferschulen sowie des Nachweises der Schwimmfertigkeit,
d) des amtsärztlichen Zeugnisses über Seh-, Hör-, Sprech- und Farbenunterscheidungsvermögen,
e) soweit ein solches für die betreffende Wasserstraße vorgeschrieben ist, des Dienstbuches.

Der Vorsitzende ist verpflichtet, soweit dies ohne unverhältnismäßige Kosten geschehen kann, bei nicht einwandfreien Zeugnissen unmittelbare Erkundigungen an geeigneten Stellen einzuziehen. Er entscheidet über die Zulassung und teilt das Ergebnis möglichst frühzeitig dem Antragsteller mit.

Die Meldung zur Prüfung ist jederzeit zulässig, jedoch hat der Prüfling keinen Anspruch auf Zulassung zur Prüfung, wenn die Meldung nicht mindestens 3 Wochen vor dem bekanntgegebenen Prüfungstermin erfolgt ist.

§ 16. Die Prüfung ist eine praktische und mündliche und bei denjenigen Prüflingen, die nicht mit Erfolg eine staatlich anerkannte Schifferschule besucht haben, auch eine schriftliche.

Die Prüfung in den einzelnen Abschnitten wird nach näherer Anordnung des Vorsitzenden der Prüfungskommission von den Kommissionsmitgliedern abgenommen und beschränkt sich auf die in den Anlagen bezeichneten Gegenstände.

In der schriftlichen Prüfung erhält der Prüfling von dem Vorsitzenden je eine Aufgabe aus den in der Anlage 1 unter A und B bezeichneten Gegenständen.

§ 17. Kahnschiffer, welche die Prüfung zum Dampferschiffer machen wollen, sind nur in denjenigen Fächern nachzuprüfen, in welchen sie bisher noch nicht geprüft waren.

Für Dampferschiffer, die lediglich nicht gewerblichen Zwecken dienende Dampf- und Motorschiffe (Sportfahrzeuge u. dgl.) führen wollen, entfällt die Prüfung in den Fächern der Kahnschiffer.

Schiffer, die bereits ein Befähigungszeugnis für bestimmte Wasserstraßen besitzen und lediglich die Ausdehnung des Befähigungszeugnisses auf andere Wasserstraßen erlangen wollen, sind nur daraufhin zu prüfen, ob sie hinsichtlich dieser letzteren Wasserstraßen die erforderliche Stromkenntnis besitzen, ohne daß hierbei eine bestimmte Fahrzeit (§§ 6 und 7) auf diesen Wasserstraßen nachzuweisen ist.

§ 18. Während der schriftlichen Prüfung ist durch geeignete Maßnahmen, namentlich durch stete Aufsicht und durch Absonderung der Prüflinge voneinander, dafür Sorge zu tragen, daß sie keinerlei fremde Hilfe und außer den seitens der Kommission gestatteten Tafelwerken keine Bücher und Schriften benutzen oder sonstige Täuschungsversuche machen.

Die beiden Beisitzer beurteilen die von den Prüflingen gelieferten Lösungen der schriftlichen Aufgaben durch die Bezeichnung „genügend“ oder „nicht genügend“. Wird eine Einigung über das Urteil nicht erzielt, so entscheidet die Prüfungskommission nach Stimmenmehrheit.

Diejenigen Prüflinge, deren Arbeiten in Sprache und Rechnen mit „genügend“ beurteilt sind, erhalten in dem Gesamtausfalle der schriftlichen Prüfung das Prädikat „bestanden“. Die übrigen Prüflinge erhalten das Prädikat „nicht bestanden“.

§ 19. Die praktische Prüfung kann an Bord eine Kahnes, bei Dampferschiffern außerdem noch an Bord eines Dampfers oder an Modellen oder Zeichnungen abgehalten werden.

Die praktische Prüfung soll sich auf die in der Anlage 1 unter C und in der Anlage 2 unter B bezeichneten Gegenstände beschränken und ist solange fortzusetzen, bis sich sämtliche Mitglieder der Prüfungskommission ein Urteil über die Befähigung des Prüflings gebildet haben. Gleichzeitig dürfen nicht mehr als fünf Prüflinge praktisch geprüft werden.

Ueber den Ausfall der praktischen Prüfung entscheidet die Prüfungskommission nach Stimmenmehrheit durch Erteilung der Prädikate „bestanden“ oder „nicht bestanden“.

§ 20. Zur mündlichen Prüfung werden nur diejenigen Prüflinge zugelassen, die die schriftliche und praktische Prüfung bestanden haben. Den hiernach Ausgeschlossenen wird dies von dem Vorsitzenden der Prüfungskommission zu Protokoll eröffnet.

Die mündliche Prüfung ist so lange fortzusetzen, bis sich sämtliche Mitglieder der Prüfungskommission vergewissert haben, ob der Prüfling die Lehren seines Faches, soweit sie Gegenstand der Prüfung sind, wirklich verstanden, sich zu eigen gemacht und in ihrer Anwendung Geläufigkeit erworben hat.

Die mündliche Prüfung kann sich auf alle in den Anlagen angeführten Gegenstände erstrecken. Gleichzeitig dürfen nicht mehr als zwölf Prüflinge geprüft werden.

§ 21. Ueber den Ausfall der mündlichen Prüfung entscheidet die Prüfungskommission nach Stimmenmehrheit durch Erteilung eines der Prädikate „bestanden“ oder „nicht bestanden“.

Die Abstimmung der einzelnen Kommissionsmitglieder muß in dem Prüfungsprotokoll (§ 28) vermerkt sein.

§ 22. Prüflinge, die in der mündlichen Prüfung nicht bestehen, haben die ganze Prüfung nicht bestanden. Bei Wiederholung der Prüfung müssen sie die ganze, nicht nur die mündliche Prüfung nochmals ablegen. Nur für den Fall, daß die Wiederholung der Prüfung binnen 14 Monaten vor derselben Prüfungskommission stattfindet, kann die nochmalige Prüfung in den Abschnitten, in denen der Prüfling früher bestanden hat, erlassen werden. Dem Prüfling ist bei Zurückweisung zu eröffnen, inwieweit ein solcher Nachlaß gewährt wird.

§ 23. Die in jedem der Prüfungsabschnitte erteilten Prädikate sind in das Prüfungsprotokoll (§ 28) einzutragen.

Die Prüfungskommission kann nach Stimmenmehrheit Prüflingen bei hervorragenden Leistungen in allen Prüfungsabschnitten für den Gesamtausfall das Prädikat „mit Auszeichnung bestanden“ zuerkennen.

§ 24. Wer die Prüfung bestanden hat, erhält ein von der Prüfungskommission ausgefertigtes Befähigungszeugnis.

Denjenigen Prüflingen, die das Prädikat „mit Auszeichnung bestanden“ erhalten haben, wird von der Prüfungskommission hierüber ein besonderes Zeugnis ausgefertigt.

§ 25. Wer die Prüfung nicht bestanden hat, kann zu ihrer Wiederholung innerhalb des Reichsgebietes erst nach einer von der Prüfungskommission festzusetzenden, nicht unter einen Monat betragenden Frist wieder zugelassen werden. Diese Frist ist dem Prüfling bei der Eröffnung des Prüfungsergebnisses mitzuteilen.

§ 26. Einem Prüfling, der während der Prüfung aus stichhaltigen Gründen zurücktritt, kann, wenn er nicht schon in einem Prüfungsabschnitte nicht bestanden hat, die Wiederholung der Prüfung ohne Fristsetzung gestattet werden.

Ist der Rücktritt nach Bestehen der schriftlichen oder praktischen Prüfung erfolgt, so kann dem Prüfling der im § 22 vorgesehene Nachlaß gewährt werden.

§ 27. Wer bei der Prüfung fremde Hilfe oder nicht gestattete Bücher und Schriften benutzt oder sonstige Täuschungsversuche macht (§ 18), wird von der Fortsetzung der Prüfung ausgeschlossen und zu einer neuen Prüfung erst nach sechs Monaten wieder zugelassen. Derselbe Nachteil trifft Prüflinge, die ihren Mitprüflingen bei der Lösung der Aufgaben helfen oder unerlaubte Hilfe verschaffen.

§ 28. Ueber jede Prüfung wird ein kurzes, von allen Kommissionsmitgliedern zu unterschreibendes Protokoll aufgenommen, das nebst den schriftlichen Arbeiten und Zeichnungen bei den Kommissionsakten verbleibt.

Ueber die Prüfungsverhandlungen dürfen an Unbeteiligte keine Mitteilungen gemacht werden. Ob die Prüfung öffentlich sein soll, bestimmt die Landesregierung.

§ 29. Die Formulare zu den Befähigungszeugnissen werden vom Reichskanzler festgesetzt.

Außer der Ausfüllung des Vordrucks dürfen in die Befähigungszeugnisse keine Eintragungen gemacht werden.

§ 30. Die Prüfungsgebühren müssen vor Beginn der Prüfung eingezahlt werden. Sie betragen für jeden Prüfling 5 M; außerdem sind die etwa vorgeschriebenen Stempelgebühren für die Ausfertigung der Befähigungszeugnisse zu entrichten.

Bei den auf Antrag festgesetzten Terminen (§ 14 Satz 2) sind die Reisekosten und Tagegelder der Prüfungskommissare nach den hierfür geltenden Bestimmungen zu erstatten.

Im Falle des Nichtbestehens der Prüfung können die Gebühren nicht zurückgefordert werden.

Auch für Ergänzungsprüfungen sind die vollen Prüfungsgebühren zu zahlen.

§ 31. Zur Mitwirkung bei den Prüfungen kann der Reichskanzler nach Anhörung des Bundesratsausschusses für Handel und Verkehr Reichsprüfungskommissare bestellen.

III. Allgemeine und Uebergangsbestimmungen.

§ 32. Die Landesregierungen können im Einvernehmen mit dem Reichskanzler in besonderen Fällen Ausnahmen von den vorstehenden Bestimmungen zulassen.

Bis zum . . . . können auch solche Prüflinge zur mündlichen Prüfung zugelassen werden, welche die schriftliche Prüfung nicht bestanden haben.

§ 33. Die auf Grund der bisherigen Vorschriften ausgestellten Befähigungszeugnisse (Schifferpatente) behalten auch nach dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen Gültigkeit.

Wer bei Erlaß dieser Bestimmungen auf Wasserstraßen, wo bisher für Schiffer ein Befähigungszeugnis (Schifferpatent) nicht erforderlich war, den Beruf als Kahnschiffer oder Dampferschiffer bereits länger als ein Jahr ausgeübt hat und die Vorbedingungen des § 5 erfüllt, erhält auf Antrag ohne vorherige Prüfung ein Befähigungszeugnis für die von ihm befahrenen Wasserstraßen.

§ 34. Auf den Rhein finden diese Bestimmungen einstweilen keine Anwendung.

Der Besitz eines Rheinschifferpatents berechtigt auch zur Führung eines dem Befähigungszeugnis entsprechenden Fahrzeugs auf den Nebenflüssen des Rheins sowie auf den mit dem Rhein in Verbindung stehenden Kanälen.

§ 35. Die vorstehenden Bestimmungen finden auf die Zulassung
a) von Schiffsführern ausländischer Schiffe,
b) von Ausländern als Schiffsführer deutscher Schiffe
im deutschen Binnenschiffahrtsverkehre nur insoweit Anwendung, als sich nicht aus etwa bestehenden Staatsverträgen Abweichendes ergibt.

Ein zum ersten Male aus dem Ausland kommendes ausländisches Binnenschiff darf von seinem im Ausland angenommenen Schiffer bis zum deutschen Bestimmungshafen auch ohne Befähigungsnachweis geführt werden.

§ 36. Diese Bestimmungen treten am .... in Kraft.

Die Abänderungen der einzelnen Paragraphen, die in der Kommissionssitzung beschlossen wurden, lauten wie folgt:

§§ 1—9 waren unverändert.

§ 10. Hinter „Fahrzeit" ist in Klammern (§§ 6—9) einzufügen und die Worte „und Eisenbahntruppen" sind zu streichen.

§ 17. Auf Antrag des Herrn Heesch ist ein 4. Absatz eingefügt worden folgenden Wortlauts: „Die Nachprüfung kann jederzeit durch den Vorsitzenden des zuständigen Prüfungsausschusses erfolgen."

§ 31 hat folgenden Wortlaut: „Zur Aufsicht bei der Handhabung der Prüfungen kann der Reichskanzler usw."

§ 33. Im Absatz 2 wird die verlangte Zeit von 1 Jahr auf 6 Monate herabgesetzt.

Betreffs §§ 34 und 35 wird nach eingehender Erörterung beschlossen, dieselben bis nach Klärung der ganzen politischen Lage einer näheren Durchberatung und Fassung vorzubehalten.

Die Prüfungsforderungen für Schiffer lauten:

Prüfungsanforderungen.

Prüfung zum Kahnschiffer.

A. Sprache.

Kenntnis der deutschen Sprache bis zur Fähigkeit,
a) sich mündlich und schriftlich verständlich auszudrücken,
b) ein deutliches Kommando zu geben,
c) strompolizeiliche Vorschriften und den „Führer für deutsche Wasserstraßen" zu lesen und zu verstehen.

B. Rechnen.

Die vier Grundrechnungsarten mit gewöhnlichen und Dezimalbrüchen und deren Anwendung auf das Maß-, Gewichts- und Münzsystem des betreffenden Wasserstraßengebiets.

C. Schiffsdienst.

1. Schiffbau: Benennung, Zweck und Bauart der einzelnen Teile des Kahnes, des Steuer- und Ankergeschirrs, der Lenzeinrichtungen, der Ausrüstungsgegenstände, der Lade- und Wohnräume. Die gebräuchlichsten Kahnarten. Hölzerne und eiserne Kähne. Tankschiffe. Länge. Breite. Tiefgang. Freibord. Tragfähigkeit. Eichmarken. Zollverschlüsse. Kenntnis der gebräuchlichsten Ausrüstungsgegenstände. Segel- und Tauwerk. Ketten und Seile. Staken und Schricken. Schiffswinden. Vorrichtungen zum Aufrichten und Legen des Mastes.

2. Schiffsbetrieb: Loswerfen. Absetzen. Schwojen. Segeln. Staken. Treideln. Schleppen. Kahnmanöver. Ausweichen. Ankern. Festmachen. Anlegen. Verhalten bei verschiedenen Wetter- und Sturmverhältnissen, bei leckem Schiffe, Feuer an Bord und sonstigen Unfällen bei und nach Zusammenstößen. Aufrichten und Legen des Mastes. Setzen und Einholen der Segel. Laden und Verstauen. Handhabung und Aufbewahrung des Kahnzubehörs. Instandhaltungsarbeiten. Teeren und Streichen. Verhalten bei beschädigtem Kahne. Flottmachen festgefahrener Kähne. Heben gesunkener Kähne.

3. Ausbesserungen: Dichten von Lecken. Kleinere Notausbesserungen, soweit sie mit Bordmitteln ausführbar sind. Herstellung eines Notruders. Errichtung eines Notmastes. Ausbesserungen am Tauwerk, Steuer-, Anker- und Schleppgeschirr und an Ausrüstungsgegenständen.

D. Stromkenntnis.

Allgemeine Kenntnis des Laufes der betreffenden Wasserstraßenstrecken, Kenntnis des Fahrwassers, insbesondere Fahrwasserbezeichnung (Befeuerung und Betonnung). Verständnis der Pegelbeobachtungen, Kenntnis der einmündenden Nebenflüsse und Kanäle sowie der Häfen und der wichtigsten Anlage-, Ein- und Ausschiffungsplätze.

E. Gesetzliche und sonstige Bestimmungen.

Kenntnis der wichtigsten Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes für die von Seeschiffen befahrenen Wasserstraßenstrecken, auch Kenntnis der Verordnung über das Verhalten nach dem Zusammenstoß von Schiffen. Kenntnis der strom- und schiffahrtspolizeilichen Bestimmungen für die von Seeschiffen befahrenen Wasserstraßenstrecken, insbesondere Kenntnis der Not- und Lotsensignale und der über die Lichtersignale ergangenen Seeverordnungen. Kenntnis der für den Schiffer wichtigen zollgesetzlichen Bestimmungen, Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft. Erste Hilfe bei Unglücksfällen (Maßnahmen zur Rettung Ertrinkender). Kenntnis der dem Schiffer nach der Reichsversicherungsordnung obliegenden Pflichten. Schiffspapiere (Zollpapiere, Ladescheine, Frachtbriefe, Manifeste).

Prüfung zum Dampferschiffer.

A. Die für den Kahnschiffer erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten, auch in sinngemäßer Anwendung auf Dampfer und außerdem:

B. Schiffsdienst.

1. Schiffbau: Benennung, Zweck und Bauart der einzelnen Teile des Dampfers, des Steuer- und Ankergeschirrs, der Lenzeinrichtungen, der Ausrüstungsgegenstände, der Lade- und Wohnräume, der Schleppvorrichtungen. Die gebräuchlichsten Dampferarten: Seiten- und Heckraddampfer, Schrauben- und Kettendampfer, Personen-, Fracht- und Schleppdampfer. Allgemeine Kenntnis der Schiffskessel, ihrer Wartung und wesentlichsten Ausrüstungsstücke und der für sie geltenden sicherheitspolizeilichen Vorschriften. Allgemeine Kenntnis des Zweckes, des Gebrauchs und der Wirkungsweise der Maschine und der Propeller. Motorboote und durch elektrische oder Explosionsmotoren betriebene Kähne.

Anmerkung: Die Prüfung erstreckt sich nur auf solche Dampfer oder Motorboote, die innerhalb der Befugnisgrenze liegen.

2. Schiffsbetrieb: Fahrten unter Dampf. Rudermanöver. Vor- und Rückwärtsfahren. Fahren mit und ohne Anhang. Treibenlassen. Personenbeförderung. Pflichten und Rechte den Fahrgästen gegenüber. Kohlen- und Brennstoffübernahme und deren Unterbringung und Ueberwachung an Bord.

Bei den vorliegenden Prüfungsanforderungen für Schiffer wurde nur unter B. 2 folgende unten vermerkte Streichung vorgenommen: Die Worte „Pflichten und Rechte den Fahrgästen gegenüber" werden gestrichen.

Nach Durchberatung dieses Entwurfs wird seitens des Vorsitzenden festgestellt, daß es sich natürlich nur um einen Vorschlag handele, und daß die Regierung bei der definitiven Beratung dieser Materie nochmals den Fachausschuß des Zentral-Vereins hinzuziehen möge. Der Regierung wurde von Herrn Direktor Heesch nahegelegt, möglichst alle Fremdwörter in dem Entwurf durch deutsche Wörter zu ersetzen, was zugesagt wurde.

Anschließend an die Durchberatung des Befähigungsnachweises für Schiffer sollte der der Maschinisten auf Binnenschiffen zur Sprache kommen. In Anbetracht des ausgesprochen technischen Inhalts dieses Gegenstandes wird die sofortige Durchberatung vertagt. Die einzelnen Vereine sollen die von Herrn Direktor Heesch durch den Zentral-Verein ihnen zugestellten Unterlagen beraten. Nachdem vorher in einer Besprechung der Vertreter der Binnenschiffahrt unter Hinzuziehung von technisch vorgebildeten Persönlichkeiten unsere Stellungnahme genau gegeben ist, soll daraufhin in einer Sitzung mit den Herren Regierungsvertretern, an welcher auch der Verband Deutscher Maschinisten und Heizer und der Deutsche Nautische Verein teilnehmen sollen, über den Befähigungsnachweis für Maschinisten auf Binnenschiffen verhandelt werden.

Auch über das Ergebnis dieser Beratungen werden wir seinerzeit an dieser Stelle berichten.

Dr. Reichelt.

Die Friedensbedingungen für die Binnenschiffahrt

Als vom 9. Mai ab allmählich Einzelheiten über die harten Friedensbedingungen in die Oeffentlichkeit drangen, nahm der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt sofort Fühlung mit dem Auswärtigen Amt und der Friedensdelegation, um so bald als möglich den offiziellen Text der Bedingungen zu erhalten. Ferner wurde zum 16. Mai der gesamte Fachausschuß für Binnenschiffahrt zu einer Sitzung nach Berlin eingeladen, in welcher über seine Stellungnahme und evtl. der Regierung zu unterbreitende Vorschläge verhandelt werden sollte.

Obwohl allmählich die Tagespresse immer mehr von den Bedingungen veröffentlichte, dieselben jetzt auch im Buchhandel erhältlich sind, dürfte es doch angebracht sein, an dieser Stelle einen kurzen Auszug derselben zu geben:

Der Friedensvertrag mit seinen 440 Artikeln enthält im Teil XII bei den Art. 324 bis 361 die Bedingungen über Häfen und Wasserwege (und anschließend daran über Eisenbahnen).

Abschnitt 1 (Art. 321 bis 326) enthält zunächst allgemeine Bestimmungen, wonach Deutschland freie Durchfahrt durch sein Gebiet auf schiffbaren Wasserwegen, Kanälen und Eisenbahnen gestattet für Personen, Güter, Schiffe, Fahrzeuge, Eisenbahnwagen und Post unter völlig gleicher Behandlung wie Einheimische bzw. einheimische Güter. Deutschland darf keine Maßnahmen treffen, die zum Vorteil für seine eigenen Transportwege den Verkehr irgendwelcher Art von seinem normalen Wege ablenken.

Abschnitt II behandelt die Schiffahrt als solche in fünf Kapiteln und zwar Kapitel 1: Freiheit der Schiffahrt (Art. 327); Kapitel 2: Freizone in den Häfen (Art. 328 bis 330); Kapitel 3: Bestimmungen über Elbe, Oder, Memel und Donau (Art. 331 bis 353); Kapitel 4: Bestimmungen über den Rhein und die Mosel (Art. 354 bis 362); Kapitel 5: Bestimmungen, die dem tschechoslowakischen Staat die Benutzung nordischer Häfen gewährleisten (Art. 363 bis 364).

Nach dem Friedensvertragsentwurf sollen internationalisiert werden: die Elbe, von der Mündung der Moldau ab, die Moldau von Prag, die Oder von der Mündung der Oppa, die Memel von Grodno und die Donau von Ulm ab sowie jeder schiffbare Teil dieser Flußnetze, wenn sie mehr als einem Staat als natürlichen Zugang zum Meere dienen. Auf diesen Schiffahrtswegen sind die Alliierten völlig gleichberechtigt untereinander und mit den Uferstaaten genießen sie eine meistbegünstigte Behandlung. Deutsche Schiffe können einen regelmäßigen Personen- und Warenverkehr zwischen den Häfen einer alliierten Macht nur mit Sondererlaubnis dieser Macht durchführen, eventuelle Abgaben dürfen ausschließlich die Unterhaltung der Navigabilität oder Verbesserung des Schiffes, sowie die Ausgaben im Interesse der Schiffahrt decken. In Streitfällen bezüglich des internationalen Schiffahrtweges entscheidet der Rechtsspruch des Völkerbundes.

Deutschland tritt den Alliierten einen Teil seiner Schlepper und Schiffe sowie das notwendige Material zur Benutzung des Schiffahrtweges ab. Die Zahl der auszuliefernden Schiffe wird von Schiedsrichtern, die die Vereinigten Staaten bezeichnen, festgesetzt. Eine Entschädigung, die für die Abtretung stattzufinden hat, wird von den Schiedsrichtern festgesetzt und von dem Betrage in Abzug gebracht, den Deutschland schuldet, so daß Deutschland den Eigentümer entschädigen muß.

Die Elbe wird von einem internationalen Ausschuß, bestehend aus vier Vertretern der deutschen Uferstaaten, zwei Vertretern der Tschechoslowakei, je einem Vertreter von Großbritannien, Frankreich, Italien und Belgien verwaltet,

die Oder von einem internationalen Ausschuß, bestehend aus je einem Vertreter Polens, Preußens, der Tschechoslowakei, Großbritanniens, Frankreichs, Dänemarks und Schwedens.

Auf Ansuchen eines der Uferstaaten wird die Memel einem internationalen Ausschuß unterstellt, bestehend aus je einem Vertreter der Uferstaaten und drei Vertretern durch den Völkerbund bezeichneter anderer Staaten. Internationale Abmachungen, welche augenblicklich für die Elbe und die Memel Geltung haben, bleiben vorläufig bestehen.

Die europäische Donaukommission erhält dieselben Vollmachten wie vor dem Kriege. Sie besteht jedoch vorläufig nur aus Vertretern Großbritanniens, Frankreichs, Italiens und Rumäniens. Von dem Punkte an, wo die Zuständigkeit der europäischen Kommission aufhört, wird das Donaunetz der Verwaltung eines internationalen Ausschusses aus zwei Vertretern der deutschen Uferstaaten, je einem Vertreter der übrigen Uferstaaten und je einem Vertreter aller Nichtuferstaaten, die in Zukunft in der europäischen Donaukommission vertreten sein werden, unterstellt.

Deutschland nimmt das Regime an, das die Konferenz der von den Alliierten bezeichneten Mächte festsetzen wird. Die Konferenz tritt spätestens ein Jahr nach der Inkraftsetzung des Vertrages zusammen. Falls von den Alliierten der Bau des Rhein—Donau-Kanals binnen 25 Jahren beschlossen wird, muß Deutschland den Kanal gemäß den vorgelegten Plänen bauen. Der Kanal wird demselben Verwaltungsregime unterstellt, wie der Rhein selbst.

Die Rheinschiffahrt bleibt vorläufig durch das Mannheimer Abkommen vom 17. Oktober 1868 geregelt. Sechs Monate nach Inkrafttreten des Vertrages wird eine 19gliedrige Zentralkommission, bestehend aus je zwei Vertretern der Niederlande und der Schweiz, je vier Vertretern der deutschen Uferstaaten und Frankreichs, das außerdem den Vorsitzendn ernennt und je zwei Vertretern Großbritanniens, Italiens und Belgiens in Straßburg zwecks Revidierung des Abkommens zusammentreten.

Deutschland nimmt die Beschlüsse des Ausschusses und des Zentralrates im voraus an.

An der Rheinschiffahrt sind alle Nationen gleichberechtigt.

Auf Ansuchen tritt Deutschland Frankreich Schlepper, Schiffe, Anteile an deutschen Rheinschiffahrts-Gesellschaften, ferner Anlagen, Docks, Magazine usw., welche deutsche Reichsangehörige oder deutsche Gesellschaften im Hafen von Rotterdam am 1. August 1914 besaßen, ab. Amerikanische Schiedsrichter stellen die hierfür zu leistenden Entschädigungen fest, die von der von Deutschland geschuldeten Gesamtsumme abgezogen wird, so daß Deutschland die Eigentümer entschädigen muß.

Falls binnen 25 Jahren nach Inkrafttreten des Vertrages Belgien in Höhe Ruhrort einen Schiffahrtsweg Rhein—Maas zu bauen beschließt, muß Deutschland gemäß den vorgelegten Plänen den auf seinem Gebiet befindlichen Teil des Schiffahrtsweges bauen. Der Schiffahrtsweg untersteht derselben Verwaltung wie der Rhein. Deutschland nimmt an, daß die Machtbefugnisse der Zentralkommission auf die Mosel von der französisch-luxemburgischen Grenze bis zum Rhein, vorbehaltlich der Zustimmung Luxemburgs, auf den Rhein zwischen Basel und Bodensee, vorbehaltlich der Zustimmung der Schweiz, ausgedehnt werden.

In den Häfen Hamburg und Stettin verpachtet Deutschland auf 99 Jahre dem tschechoslowakischen Staate eine Bodenfläche, die als Freizone dem direkten Durchgangsverkehr für Waren von und aus der Slowakei dient. Die Festsetzung der Grenze dieses Geländes, Herrichtung, Verwendungsart, sowie Miet- und Pachtpreis werden von einem Ausschuß von je einem Vertreter Deutschlands, der Tschechoslowakei und Englands geregelt.

Am Schluß der Fachausschußsitzung fand auf Antrag folgende Entschließung einmütige Annahme:

„Der vom Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt am 16. d. Mts. zu einer Sitzung nach Berlin einberufene Fachausschuß für Binnenschiffahrt erhebt einmütig Einspruch gegen die uns von der Entente auferlegten Friedensbedingungen. Der Friede, der Deutschland zugemutet wird, ist kein Friede der Gerechtigkeit, wie er in Aussicht gestellt wurde. Er bedeutet für unser deutsches Volk und sein gesamtes Kultur- und Wirtschaftsleben Verstümmelung, Vergewaltigung, beispiellose Verelendung und völlige Vernichtung. Auch die deutsche Binnenschiffahrt, die allein in der Lage ist, infolge des an die Entente abgegebenen umfangreichen Eisenbahnmaterials die herrschenden Verkehrsschwierigkeiten zu beheben, wird in ihrem Fortbestehen durch die geforderte Abgabe bis zu einem Fünftel ihres Schiffsbestandes aufs schwerste gefährdet. Durch die Internationalisierung von Rhein, Elbe und Oder verfallen wir auf den wichtigsten Lebensadern unseres Verkehrs einer Fremdherrschaft, die im eigenen Lande die Entwicklung der natürlichen Kräfte verhindert, wodurch in keiner Weise der Wilsonsche Grundgedanke der vollen Gleichberechtigung aller Völker gewahrt ist."

Dr. R.

Der Plan einer internationalen Rhein-Kommission

Eine von der Pariser Friedenskonferenz eingesetzte Schiffahrt-Unterkommission hat, wie eine Depesche Reuters meldete, verlangt, daß die Rheinschiffahrt allen Nationen freigegeben werden solle. In dieser Form mutet die Meldung sehr absonderlich an. Wenn nicht vielleicht Reuter aus Unkenntnis der Sachlage eine entstellende Meldung in die Welt telegraphiert hat, wenn in der Tat in Paris eine Forderung gestellt worden ist, die dem Sinne nach der obigen Fassung entspricht, so bleibt nichts übrig, als gegen die Kommissionsmitglieder selbst den Vorwurf zu erheben, daß sie Beschlüsse über Dinge fassen, von denen sie nichts verstehen. Was sie nämlich so feierlich als Recht fordern, ist schon seit einem halben Jahrhundert gang und gäbe! Das Recht zur Befahrung des Rheins ist bereits im Artikel 1 der Rheinschiffahrts-Akte von 1868 den „Schiffen aller Nationen" ausdrücklich zugesichert, und daß es sich hierbei nicht nur um ein auf dem Papier stehendes Recht handelt, beweist der Umstand, daß z. B. im letzten Friedensjahr 1913 außer den Fahrzeugen der Rhein-Uferstaaten englische, französische, belgische und luxemburgische Schiffe auf dem Rhein unbeanstandet verkehrten, und daß überdies noch 1917 ausdrücklich festgestellt worden ist,

daß nicht nur die Uferstaaten das Recht zur Schiffahrt auf dem Rhein besitzen. Also „wozu der Lärm?" Niemals ist irgend einem Fahrzeug seiner Flagge wegen die Befahrung des Rheins verwehrt worden!

Wenn somit in den Jahrzehnten, da der schiffbare Rhein ein deutscher und (in der Mündung) holländischer Strom war, die freie Schiffahrt aller Nationen ein unangetastetes Recht war, sind jetzt noch weniger Attentate dagegen zu befürchten, nachdem das Elsaß als Uferstaat von Deutschland abgetrennt und entweder als autonomer Staat oder als Provinz Frankreichs fortan ein von den deutschen Interessen gesondertes Dasein führen soll. Aller Voraussicht nach wird ja fortan wieder genau derselbe territoriale Zustand herrschen, der beim Abschluß der Rheinschiffahrtsakte im Jahre 1868 vorhanden war.

Da die bisherigen Verhältnisse auf dem Rhein somit zu keinen Klagen irgend welcher Art Veranlassung geben konnten, ist es doppelt verwunderlich, daß die Pariser Kriegsgewinner nicht nur eine Forderung stellen, die seit über 50 Jahren schon verwirklicht ist, sondern daß sie noch darüber hinaus eine Garantie für die sichere Durchführung dieser Forderung verlangen in Gestalt einer internationalen Rhein-Kommission, die nach dem Muster der berühmten Donau-Kommission von Vertretern aller möglichen schiffahrttreibenden Nationen gebildet werden soll.

Mit Recht ist man über diese Zumutung besonders in Holland arg verschnupft, da man eine Einmischung der neuen Rheinkommission in die Schiffahrtsverhältnisse des Mündungsgebietes voraussieht und nicht im geringsten gewillt ist, alte Hoheitsrechte ohne Not aus der Hand zu geben. Der Haager „Nieuwe Courant" schreibt hierzu mit allen Zeichen tiefer Unzufriedenheit:

„Diese Bestimmung wird hoffentlich von den niederländischen Unterhändlern in Paris abgelehnt werden . . . Der Vorschlag der Pariser Unterkommission ist unseres Erachtens anscheinend der Unkenntnis der einschlägigen Verhältnisse, wie der Rheinschiffahrts-Akte, zuzuschreiben. Wir können nicht annehmen, daß sie die Absicht hat, unsre Hoheitsrechte auf dem Rhein ohne unsere Einwilligung zu beschränken."

Die starke Verstimmung, die sich in Holland mit dem ungenierten Verfügen der Pariser Konferenz über holländische Rechte kundgibt, so z. B. auch über die künftige territoriale Zugehörigkeit Holl. Limburgs, des linken Scheldeufers usw., ist im vorliegenden Fall ganz besonders berechtigt, denn es muß auf Holland in der Tat wie der Vorwurf einer Verletzung seiner Pflicht als Herr der Rheinmündung wirken, wenn fortan der holländische Rhein sozusagen unter internationale Polizeiaufsicht gestellt werden soll. Bei der Donau lagen 1856 die Dinge doch erheblich anders. Der Mündungslauf war arg vernachlässigt, so daß der Sulina-Arm erst auf Grund internationaler Arbeit und Kostenbeteiligung fahrbar gemacht werden mußte. Auch die sonstigen nachfolgenden Verbesserungsarbeiten im Unterlauf der Donau waren in der Hauptsache ein Werk der Donaukommission, deren Einsetzung lediglich gerade deshalb erfolgte, weil eben die Uferstaaten kulturell zu rückständig waren und aus Gleichgültigkeit den Stromlauf verwahrlosen ließen. Selbst die in den 80er und 90er Jahren durch die ungarische Regierung vorgenommene, hochwichtige Regulierung der Stromstrecke im Eisernen Tor hat ja Ungarn nur in seiner Eigenschaft als Mandatar der internationalen Donaukommission verwirklicht. — Wo aber wäre im ganzen Gebiet des deutschen und holländischen Rheins (außer in den nach Frankreich hinüberführenden Kanälen!) ein Eingreifen einer internationalen Kommission nötig, um die Uferstaaten zur Erfüllung ihrer bisher vernachlässigten Pflicht als Herr des Stromlaufs auszuschalten? Wo gibt es auf dem Rhein etwas zu verbessern, das die Anliegerstaaten nicht schon aus freien Stücken in die Wirklichkeit umgesetzt haben? Wenn jedoch nirgends für eine internationale Rhein-Polizei eine Aufgabe im allgemeinen kulturellen Interesse der schiffahrttreibenden Nationen mehr zu erfüllen bleibt, ja, was hat dann die ganze Einrichtung dieser Polizeiaufsicht für einen Sinn? Offenbar doch keinen anderen als den, für einige Untertanen der Ententeländer ein paar gut bezahlte Lebensstellungen im wesentlichen auf Kosten Deutschlands und Hollands, herauszuschlagen, Lebensstellungen, die im übrigen Sinekuren wären, da die Arbeitslast die Ansprüche selbst der bequemsten Bureaumenschen auf möglichst wenig Tätigkeit nicht überschreiten würde.

Im „Pays" vom 2. April schrieb zwar Victor Margueritte mit echt französischer Schaumschlägerei:

„Werden der Rhein und die Donau international, so würde bei dem Verschwinden der künstlichen Grenzen in den Arterien Europas der weit stärkere Umlauf einer reicheren Blutmenge stattfinden. Dies wäre der erste Vorteil der Internationalisierung. Ein weiterer wäre der, daß die Völker sich daran gewöhnten, über gemeinsame Interessen sich untereinander zu verständigen. Allmählich würde sich dann über den Egoismus der einzelnen Nationen hinaus der Ueberstaat erheben, der aus dem Kriege erwachsen muß, wenn wir aufrichtig den Frieden wollen."

Klingt das nicht ganz wundervoll? Bei Lichte besehen, steht aber doch nichts anderes darin als der zwischen den Zeilen deutlich zu lesende Versuch, daß Frankreich als voraussichtlicher künftiger Anlieger des Rheinstroms im eigenen Interesse die Hoheitsrechte Hollands (Deutschland wird natürlich nicht um seine Meinung gefragt) auf dem Fluß nach Möglichkeit zu beschränken wünscht. Holland wird in einen dicken Phrasenschleim eingewickelt, damit es sich möglichst freiwillig, im Interesse des „Ueberstaates, der aus dem Kriege erwachsen muß", seiner Hoheitsrechte auf dem Rhein begibt. Denn die Fata Morgana des „weit stärkeren Umlaufs einer reicheren Blutmenge", mit der man Holland zu ködern sucht, erscheint in der Anwendung auf den Rhein, der ohnehin der verkehrskräftigste Strom der ganzen Erde ist, gelinde gesagt, etwas naiv-komisch. So etwas kann wirklich nur jemand schreiben, der einen Widerstrebenden mit Worten betrunken machen will!

Aller Voraussicht nach werden aber die ihrer Nüchternheit wegen berühmten Holländer der Entente nicht den Gefallen tun, aus Schwärmerei für den „Ueberstaat" sich dumm machen zu lassen. Die oben mitgeteilten Aeußerungen des „Nieuwe Courant" sind ein trefflicher Beweis dafür, daß man in Holland gegenüber dem Ententeplan der internationalen Rheinkommission recht energisch sein Hausrecht zu wahren gedenkt. Dr. Hennig.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Irrtum und Täuschung über die Betriebskosten bei Verträgen über Schiffe, Schiffsmaschinen oder schiffstechnische Anlagen.

Wer ein Schiff, eine Maschine oder eine schiffstechnische Anlage verkauft oder vermietet, hat nach § 459 ff., 633 H und 536 ff. B.G.B. dafür einzustehen, daß sie keinen Mangel hat, die ihren vertragsmäßigen Gebrauch aufhebt oder beeinträchtigt und daß die gelieferte Sache die vertraglich zugesicherten Eigenschaften hat.

Was unter einem Mangel oder einer Eigenschaft eines Schiffes oder einer Maschine oder technischen Anlage zu verstehen ist, darüber gibt das Gesetz uns keinen Aufschluß.

Die rein sprachliche Auslegung würde dahin führen, nur das als Eigenschaft einer Maschine oder technischen Sache anzusehen, was diese Sache im Verkehr leistet, ihre Leistungsfähigkeit, ihre Haltbarkeit, ihr Aussehen usw., alles was nur unmittelbar damit zu tun hat, kann zunächst nicht als Eigenschaft der Sache angesehen werden, sondern nur als mehr oder weniger begleitender Umstand.

So hat das Reichsgericht einmal ausgesprochen, daß z. B. die Ertragsfähigkeit eines Grundstücks nicht zu den Eigenschaften oder Mängeln eines Grundstücks gehöre, da die Ertragsfähigkeit durch die Vermietung, Verpachtung usw. nicht dem Grundstück als solchem zukomme, sondern nur mit der Art seiner Verwertung zu tun hat, daß also der Verkäufer eines Grundstücks, wenn er sich nicht gerade eines Betruges schuldig gemacht hat, für die Höhe der Ertragsfähigkeit eines Grundstücks nicht einzustehen habe.

Ich halte eine derartige Wortinterpretation für höchst bedenklich. Um noch einmal auf das obige Beispiel einzugehen: Wer ein Grundstück kauft, dem ist es völlig gleichgültig, ob die Ertragsfähigkeit im sprachlichen Sinne eine Eigenschaft oder einen Mangel bedeuten kann, ihm ist jedenfalls die Ertragsfähigkeit das Wesentliche überhaupt. Das Grundstück zu haben, wird ihm in der Regel gleichgültig sein, aber mittels des Grundstücks einen Gegenstand in der Hand zu haben, der sich in einer bestimmten Weise verwerten läßt, ein Ertragsobjekt, darauf kommt es ihm an. Ich möchte daher soweit gehen, und alles, was mit dem Ertrage eines Grundstücks zusammenhängt, auch als Eigenschaft, wenn auch nicht des Grundstücks selbst, so doch des Grundstücks als Ertragsobjekt anzusehen, und z. B. in der Zahlungsunfähigkeit eines Mieters usw. einen Mangel des Grundstücks und nicht nur einen Mangel des Mieters erblicken.

Mit den Betriebskosten eines Schiffes, einer Schiffsmaschine oder schiffstechnischen Anlage verhält es sich ganz gleich, nur daß das Problem sich gewissermaßen von der entgegengesetzten Seite zeigt.

Im strengen Sinne des Wortes genommen kann die Höhe der Betriebskosten nicht eine Eigenschaft des Schiffes, der Maschine, der technischen Anlage sein. Faßt man aber den Gegenstand in dem Sinne, in dem er von einer gesunden Rechtsanschauung gefaßt werden muß, in seiner wirtschaftlichen Bedeutung, dann hat die Leistung des Schiffes, der Maschine oder Anlage als solche gar keine Bedeutung, wohl aber die Ertragsfähigkeit, die durch die Leistungsfähigkeit bedingt ist, und dann sind die Betriebskosten ganz zweifellos eine Eigenschaft der Sache, da sie die Ertragsfähigkeit, wenn auch nicht die Leistungsfähigkeit, beeinflußt.

Für den Fall der Täuschung über die Betriebskosten eines Schiffes, einer Maschine oder technischen Anlage ist unsere Frage nicht von großer Bedeutung, da eine arglistige Täuschung eine Schadensersatzpflicht begründet, durch die der Besteller hinreichend geschützt ist.

Wie aber, wenn keine arglistige Täuschung vorliegt? Wenn etwa ein Fabrikant es übernimmt, einem Reeder, Schiffsunternehmer usw. eine Schiffs- oder schiffstechnische Anlage in

gleicher Qualität wie die Konkurrenz zu liefern, und wenn nachher zwar die Qualität gut ist, aber die Betriebskosten höher sind als bei dem Fabrikat der Konkurrenz?

Ich habe keinen Zweifel, daß in einem solchen Falle der Besteller dieselben Rechte geltend machen kann, wie wenn die Maschine oder Anlage einen Mangel aufwiese, und daß er sowohl Minderung wie Wandlung des Kaufpreises geltend machen kann. So hat auch das Reichsgericht die Anwendbarkeit des § 459 BGB. in einem solchen Falle bejaht (vgl. die Zeitschrift „Das Recht“, Bd. 9, N. 1824), in dem die Mindesthöhe der Kosten zugesichert war.

Ob das Reichsgericht damit allgemein auch ohne besondere Zusicherung dem Käufer die Mängelrechte zubilligen will, läßt sich dieser Entscheidung nicht entnehmen.

Von besonderer praktischer Bedeutung ist der Fall, daß über die Betriebskosten eines Schiffes oder einer schiffstechnischen Anlage überhaupt keine besonderen Vereinbarungen getroffen worden sind. Kann der Besteller dann irgendwelche Rechte geltend machen, wenn die Betriebskosten sich nachträglich über seine Erwartungen hoch herausstellen?

Für diesen Fall ist maßgebend der § 243 BGB., wonach der Schuldner mangels besonderer Vereinbarung eine Ware von mittlerer Güte und Art zu leisten hat. Die Betriebskosten gehören zur Leistung genau so gut wie irgendeine andere Eigenschaft eines Schiffes, einer Maschine oder technischen Anlage, und so wie die Haltbarkeit die Leistungsfähigkeit, das Gewicht, die Größe usw. von mittlerer Art sein muß, so gut muß es auch die Höhe oder richtiger die Niedrigkeit der Betriebskosten sein. Andernfalls hat der Lieferant nicht vertragsgemäß erfüllt und muß sich auf Wandlung oder Minderung einlassen.

Hat sich ein Reeder, der für ein Schiff eine Maschine oder technische Anlage bestellt hat, über die Höhe der Betriebskosten geirrt, ohne daß der Lieferant vertragsgemäß dafür einzustehen hat, so kommt der § 119 BGB. in Frage, wonach jemand ein Recht zur Anfechtung einer Willenserklärung, hier also des Vertrages, hat, wenn er sich über solche Eigenschaften einer Sache geirrt hat, die im Verkehr als wesentlich angesehen werden.

Das Reichsgericht hat in der oben angeführten Entscheidung den § 119 BGB. nicht für anwendbar erklärt, weil die ungewöhnliche Höhe der Betriebskosten zwar ein Mangel im Sinne des § 459 BGB. nicht aber eine Eigenschaft der Sache begründen könne. Ich halte diese Entscheidung nicht für richtig und bin der Meinung, daß das Kaufrecht nicht anders behandelt werden kann, als das Recht des allgemeinen Teiles des Bürgerlichen Gesetzbuches. So wie der Lieferant für die Höhe der Betriebskosten einzustehen hat, so gut muß auch umgekehrt der Besteller einen Irrtum über die Höhe der Betriebskosten zu seinen Gunsten geltend machen können.

Das entspricht auch durchaus der Billigkeit. Wenn sich der Besteller einer Maschine oder Anlage über die Leistungsfähigkeit oder sonstige Eigenschaften irrt, dann hat er ein Recht zur Irrtumsanfechtung. Wenn er es bei einem Irrtum über die Betriebskosten der Maschine oder Anlage nicht haben sollte, der für ihn die gleiche, wenn nicht noch eine größere Bedeutung hat als ein anderer Irrtum, so würde das einen ungerechtfertigten Zwiespalt in das Recht hineintragen.

Die Anerkennung des Rechtes auf Irrtumsanfechtung würde auch die Interessen des Lieferanten von Schiffen, von maschinellen und sonstigen technischen Anlagen für Schiffe nur in wenigen Fällen erheblich schädigen. Wer nämlich einen Vertrag anficht, ist nach dem § 112 BGB. dem Gegner zum Ersatz der sogenannten negativen Vertragskosten verpflichtet, d. h. er muß dem Gegner den Schaden ersetzen, der ihm daraus erwachsen ist, daß er auf die Gültigkeit des angefochtenen Vertrages gebaut hat, oder mit anderen Worten, er muß ihn in die Lage versetzen, wie wenn dieser Vertrag nicht geschlossen wäre. Nicht nur die Unkosten der Ausführung dieses Vertrages, sondern auch der entgangene Gewinn aus der Ablehnung anderer Aufträge usw. ist zu ersetzen, und in vielen Fällen, allerdings nicht in allen, kann der Lieferant statt dessen den Gewinn aus dem angefochtenen Vertrag selbst ersetzt beanspruchen, wenn nämlich ohne den Irrtum ein anderer ähnlicher gleich lukrativer Vertrag abgeschlossen worden wäre. Läßt sich der Besteller ohne hinreichenden Grund auf eine entsprechende nachträgliche Aenderung des Vertrages nicht ein, so hat er dadurch den Schaden verursacht, den er ersetzen muß.

In vielen Fällen wird der Lieferant sich auch auf den § 119, Abs. 1 selbst berufen können und wird geltend machen können, daß eine Irrtumsanfechtung überhaupt unzulässig ist, weil der Besteller auch bei verständiger Würdigung der Sachlage die Bestellung, so wie sie erfolgt ist, dennoch erteilt hätte.

Dr. jur. Eckstein.

Kleine Mitteilungen

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat März 1919. Das „Reichsarbeitsblatt“ veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im März: Für die Rheinschiffahrt wird berichtet, daß bei gutem Wasserstand die Zufuhren von den Zechen zu den Rhein-Ruhrhäfen sehr gering waren. Dadurch sammelte sich sehr viel Leerraum an, die Beladung der vorliegenden Kähne beanspruchte lange Zeit. Die Reedereien konnten mit ihrem eigenen Schiffsraum alle vorliegenden Transporte erledigen, nur Kanalkähne wurden hier und dort dem Markt entnommen. Die Frachten sind daher sehr gedrückt und auch die Schleppkähne haben eine Abwärtsbewegung erfahren. Zu den vielen Störungen, welchen die Rheinschiffahrt und damit auch die geordnete Kohlenversorgung, soweit eine solche über die Wasserstraße erfolgt, in den letzten Monaten unterworfen war, ist im letzten Drittel des März ein Streik der Kipperarbeiter in den gesamten Duisburg-Ruhrorter Häfen hinzugetreten. Somit war die ganze Kohlenverladung eingestellt. Es gelangte keine Schiffsladung mehr zur Fertigstellung, die beladenen Kohlenwagen standen auf den Kippern und warteten auf ihre Entladung bis zum 29. März, an welchem Tage die Arbeit wieder aufgenommen wurde. Am 8. und 9. März kam der Verkehr, der infolge des Dammbruches bei Dankersen am Ems—Hannover-Kanal auf der Strecke von Minden bis Hannover eingestellt war, wieder in Gang.

In dem Betriebe der Neckarschiffahrt sind im Berichtsmonat keine Störungen eingetreten, doch waren Ladungen tal- und bergwärts nicht in genügender Anzahl vorhanden. Die Steinsalztransporte erlitten dadurch Einschränkungen, daß Steinsalz am linken Rheinufer nicht gelöscht werden darf. In den letzten Tagen des Berichtsmonats ist in den Kohlentransporten bergwärts eine leichte Besserung eingetreten. Die durch das Stilliegen der Fabrikbetriebe freigewordenen Arbeitskräfte werden von den Gemeinden mit Wege- und Waldarbeiten beschäftigt.

Ueber die Verkehrsverhältnisse auf der Elbe wird berichtet:

Der Schiffahrtsverkehr zeigte während des Berichtsmonats im großen und ganzen dasselbe unerfreuliche Bild wie vorher. Die andauernden Streiks und der Mangel an Eisenbahnverkehrsmitteln beeinträchtigten auch den Verkehr nach den Umschlagsplätzen in hohem Maße, sodaß die Zuführung von Gütern zum Weitertransport auf dem Wasserwege allgemein sehr gering war; es kam dies besonders in dem schwachen Talverkehr von den sächsischen Umschlagsplätzen und der Mittelelbe zum Ausdruck. Im weiteren Verlauf des Monats eröffneten sich günstigere Aussichten für die Elbeschiffahrt durch den Beginn der Lebensmittellieferungen aus dem Auslande, für deren Weiterbeförderung nach dem Inlande hauptsächlich die Wasserstraßen in Anspruch genommen werden sollen. Es wird damit gerechnet, daß bald größere Zufuhren auf dem Seewege nach Hamburg kommen, damit die Elbeschiffahrt, die für die zu erwartenden Transporte in jeder Beziehung gerüstet ist, wieder bessere Beschäftigung findet. Für das Talgeschäft sind zurzeit die Aussichten noch wenig günstig, nachdem die Ausfuhr von böhmischen Braunkohlen bisher nur in ganz geringfügigem Umfange wieder aufgenommen ist. Dagegen steht zu hoffen, daß die Salzverladungen von der Mittelelbe demnächst größeren Umfang annehmen werden.

Auf den märkischen Wasserstraßen hat sich der Verkehr im Monat März allmählich entwickelt. Nach und nach kamen im ziemlichem Umfange Kohlensendungen von Oberschlesien heran, obgleich der Versand durch die Streikbewegung zu Anfang des Monats beeinflußt wurde. Die Transporte hatten etwa den mittleren Umfang vorhergehender Frühjahrszeiten. Auch der Eingang von Ruhrkohlen ab Hamburg war zeitweise lebhaft. Die Verladungen in der Mark waren, soweit es sich um Massengüter handelte, nicht erheblich. Zu Beginn des Monats wurde auch der Versand von Braunkohlen und Briketts über Königswusterhausen aufgenommen. Da mit Wiederbeginn der Schiffahrt die zwangsweise Zuweisung des Stückgutverkehrs auf bestimmte Wasserstraßen einsetzte, so hatten auch die Eildampferlinien eine dem Verkehrsbedürfnis entsprechende Beschäftigung. Von der Verwaltung wird jetzt streng darauf geachtet, daß die Fahrzeuge wieder den Friedensbestimmungen gemäß bemannt sind. Ende des Monats lief das provisorische Abkommen des Arbeitgeberverbandes mit dem Transportarbeiter- und Maschinistenverband, welches für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1919 gezeitigt war, ab. Im Laufe des Monats fanden Verhandlungen über einen neuen Kollektivvertrag statt, die zum Abschluß führten; dieser läuft bis 31. August 1919 und sieht wesentlich erhöhte Löhne vor. Er gilt für die Binnenschiffer und Maschinisten auf der Elbe, der Oder und den märkischen Wasserstraßen mit Ausnahme des Hamburger und Stettiner Hafens.

Die Lage der Binnenschiffahrt auf der Oder März/April 1919. Nachdem die Schiffahrt Ende Januar infolge Frostwetters zum Stillstand gekommen, konnte mit Eintritt milderen Wetters und dem Abgehen des Eises Ende Februar der Betrieb allmählich wieder aufgenommen werden; die Breslauer Schleusen traten am 25. Februar wieder in Tätigkeit. Das Ausbleiben der sonst oft störenden größeren Frühjahrs-Hochwässer ermöglichte der Schiffahrt bei dauernd vollschiffigem Wasser glatte Fahrt unter voller Ausnutzung der Fahrzeuge und würde noch wesentlich mehr zur Entlastung der Bahn in der Versorgung zahlreicher Gebiete mit Kohlen beigetragen haben, wenn nicht der Bergarbeiterstreik Anfang März und besonders Ende April die

Verladung der angeforderten Quantitäten unmöglich gemacht hätte. Der Andrang von Kahnleerraum nach Cosel-Hafen war Ende April so stark, daß bereits behördlich eingegriffen und die Fahrzeuge unterhalb Januschkowitz gehalten werden mußten. Während die Kähne bisher schon 10—14 Tage auf Ladung zu warten hatten, wird sich dieser Uebelstand jetzt leider noch mehr verschlimmern.

Der Bergverkehr ab Stettin ist infolge der Blockade und des damit zusammenhängenden Ausbleibens der schwedischen Erze ganz minimal. Auch die wenigen bisher in Stettin eingetroffenen amerikanischen Lebensmittel gingen die Oder aufwärts nur bis Hohensaathen, um dann durch den Hohenzollernkanal nach Berlin und sogar nach Orten westlich von Berlin weiterbefördert zu werden. Im Bergverkehr ab Hamburg ist eine gewisse Belebung zu verzeichnen. Auch haben bereits mehrere Kähne mit amerikanischen Lebensmitteln ihre Ausladepunkte an der oberen Oder erreicht.

Die in der **Oder-Kriegs- und Schiffahrtsgesellschaft** zusammengeschlossenen Reedereien und Spediteure an der Oder sind mit dem Schifferbetriebsverbande für die Oder dahin übereingekommen, daß die Liegegeldergebühren für das nach dem 15. Mai geschlossene Geschäftsjahr um 100% erhöht werden. Die Erhöhung rechtfertigt sich in der allgemeinen Teuerung, welche auch zur Erhöhung der Frachten am 1. April bereits geführt hat.

Der **Schifferbetriebsverband für die Oder** hat in seiner Geschäftsstelle, Breslau VI, Schwertstraße 5, eine Rechtsauskunftsstelle eingerichtet, in welcher Mitglieder des Betriebsverbandes, auch solche des Betriebsverbandes der Märkischen Wasserstraßen und der Elbe, kostenlose Auskünfte in Rechtsangelegenheiten erhalten können. Auch schriftliche Anfragen werden beantwortet. Die Stelle ist täglich von 9—12 Uhr geöffnet.

Gleichzeitig ist auch am gleichen Ort eine Kahnkaufsvermittlung errichtet worden. Kähne, die zum Verkauf gelangen sollen, bittet man möglichst mit genauer Angabe von Einzelheiten dort anzumelden, desgleichen werden auch Interessenten, die einen Kahn zu kaufen beabsichtigen, gebeten, sich dorthin zu wenden.

Binnenschiffahrt und Friedensbedingungen. Durch die jetzt veröffentlichten Friedensbedingungen werden auch die Interessen der Binnenschiffahrt in sehr scharfer Weise berührt. Bei dem Saargebiet ist dies nicht so sehr der Fall als bei den anderen Gebieten, indessen ergeben sich hier Rückwirkungen anderer Art. Saarkohlen sind wenig zum Wasserversand gelangt, und zwar mangels einer großschiffigen Kanalverbindung. Wenn aber nun das Saargebiet Kohlen in erhöhtem Maße nach Frankreich abgeben soll, dann muß das linksrheinische Gebiet noch mehr als sonst aus dem Ruhrgebiet versorgt werden, was zum größten Teil nur auf dem Bahnwege geschehen kann. Für die Rheinschiffahrt würde sich daraus der Wegfall größerer Mengen ihres hauptsächlichsten Transportgutes ergeben und auch die Rückwirkung auf den Verkehr der nordwestdeutschen Kanäle würde nicht zu unterschätzen sein. Wenn aber nun das linksrheinische Gebiet auf absehbare Zeit besetzt bleiben soll, dann würde die Rheinschiffahrt laufend einer Reihe von Kontrollmaßnahmen ausgesetzt sein, wie sie sie jetzt schon beachten muß und wie sie schon den Verkehr verlangsamen und beeinträchtigen. Da ja ferner das Bestreben obwalten dürfte, auch den deutschen Transitverkehr dadurch zu beeinträchtigen, daß man die früher der Schweiz zugeführten Massengüter andere Wege einschlagen läßt, so wäre eine weitere Schädigung der Rheinschiffahrt nicht von der Hand zu weisen. Inwieweit die ganze zu erwartende Verkehrsgestaltung schließlich auch zu einer Beeinträchtigung der süddeutschen Kanalpläne führen dürfte, läßt sich zurzeit noch nicht übersehen. Hinsichtlich der Elbeschiffahrt wird alles davon abhängen, welche Bedeutung Hamburg wieder zu erlangen vermag, und dies trifft zum Teil auch auf den tschecho-slowakischen Staat zu. Dieser ist in seiner früheren Gestaltung betreffs der Zufuhr von Massengütern sehr auf die Einfuhr über Hamburg, Lübeck und Stettin angewiesen gewesen. Dieser Einfuhr kann er auch künftig nicht entbehren und die Tatsache des Ueberganges der Adriaküste in italienische Verwaltung wird einer Umlenkung des Verkehrs über die Adriahäfen nicht allzusehr förderlich sein, zumal ja verschiedene Güter (Eisenerze, Heringe usw.), nach wie vor nur über Ostseehäfen bezogen werden können. An eine etwaige Konkurrenz polnischer Weichselschiffahrt wäre erst dann zu denken, wenn die Weichsel innerhalb Kongreßpolens reguliert wäre. Bis dahin wird aber noch viel Wasser die Weichsel hinunterfließen. Für die Oderschiffahrt wäre allerdings ein Uebergang Oberschlesiens an Polen sehr empfindlich, denn man muß erwarten, daß dann die Kohlenproduktion Oberschlesiens ganz andere Wege nimmt als bisher. Ja, man kann sich sogar des Eindruckes nicht erwehren, als ob die Friedensbedingungen in allen diesen erwähnten Punkten darauf hinausliefen, Deutschland geradezu einen vermehrten Bezug englischer Kohlen aufzuzwingen, die ja bekanntlich schon in Friedenszeiten an unseren Küsten dominierten und auch in Groß-Berlin mehr als die Hälfte des Verbrauchs deckten. Wenn der Frieden, so wie der Entwurf vorliegt, unterschrieben wird, dann wäre auch die Wasserstraßenverbindung zwischen Oder und Weichsel unterbrochen bzw. würde zum Teil im Auslande liegen und auch die Verbindung mit Ostpreußen wäre der gleichen Voraussetzung unterworfen. Damit wäre aber auch das Bestreben auf Herstellung großschiffiger Wasserwege von Ost nach West innerhalb Deutschlands auf einen toten Punkt geraten. Auch die Binnenschiffahrt hat somit ein sehr lebhaftes Interesse an einer günstigeren Gestaltung der Friedensbedingungen.

Reichseisenbahnen und Reichswasserstraßen. Seit vielen Jahren vertritt der frühere Eisenbahndirektionspräsident Kirchhoff diesen Gedanken, der sich jetzt so langsam in die Tat umzusetzen scheint. Schon in dem Entwurf der neuen Reichsverfassung ist eine Ueberführung der Eisenbahnen in den Besitz und in die Verwaltung des Reiches vorgesehen. Der Verfassungsausschuß der Nationalversammlung aber, der gerade in diesen Tagen die bezüglichen Bestimmungen des Verfassungsentwurfs durchberaten hat, geht in seinen Vorschlägen bedeutend weiter als die Regierung. Der Vorsitzende des Ausschusses legte ihm eine Fassung vor, welche die Ueberführung der bisherigen Staatseisenbahnen in den Besitz und die Verwaltung des Reiches bis zum 21. April 1921 vorsieht und für den Fall, daß es nicht gelingen sollte, bis zum 1. Oktober 1920 eine Einigung mit den Einzelstaaten, soweit sie Eisenbahnbesitz haben, zu erzielen, die Regelung der Ueberführung einem Schiedsgericht überträgt. Von besonderem Interesse aber ist es, daß der neue preußische Eisenbahnminister Oeser in diesen Verhandlungen des Verfassungsausschusses erklärte, Preußen, Sachsen, Mecklenburg und Baden stimmten diesem Antrage zu. Ein Widerstand zeigte sich bei den Beratungen nur auf seiten der bayerischen Regierungsvertreter, denen aber von ihren eigenen Abgeordneten erklärt wurde, daß auch für das bayerische Volk die Reichseisenbahnen eine unbedingte Notwendigkeit seien, ebenso natürlich für die bayerische Industrie.

Man darf sonach hoffen, daß die Verhandlungen ein gutes Ergebnis zeitigen und daß es endlich einmal mit der Einzelstaaterei auf dem Gebiete zunächst der Eisenbahnverwaltung ein Ende haben wird. Aus der hierdurch zu erwartenden Einheitlichkeit muß der Verkehr unbedingt große Vorteile ziehen und von den Nachteilen befreit werden, die sich aus den verschiedenartigen Ansichten über Betriebsführung, Verkehrsregelung und Auslegung der Eisenbahnverkehrsordnung bisher ergeben haben. Aber nach diesem guten Beginn darf man auch hoffen, daß die Verwirklichung des Gedankens der Reichswasserstraßen sich ebenfalls in günstigem Sinne erledigen lassen wird. Auch hierin mangelt es ja nicht an Mahnungen zu einer zweckmäßigen Vereinheitlichung des Verkehrs. Allerdings ist ja hier der Umstand beachtlich, daß der Schiffahrtsbetrieb auf den Wasserstraßen sich im Privatbesitz abwickelt. Jedoch darf man die Ansicht vertreten, daß durch den immer weiteren Zusammenschluß der großen Schiffahrtsbetriebe und durch die jetzt erfolgte Bildung der Schiffer-Betriebs-Verbände auch die Grundlagen zu einer einheitlichen Handhabung des Schiffahrtsbetriebes gegeben sind, womit keineswegs der Wunsch ausgedrückt sein soll, diesen Betrieb etwa zu sozialisieren. Im Gegenteil wird die Schiffahrt auch im Privatbetriebe der Allgemeinheit noch nützlichere Dienste leisten können, wenn man ihr nur den nötigen Einfluß auf die Gestaltung der Betriebsverhältnisse gewährt. Dazu erscheint es notwendig, daß, wie erst kürzlich von der Arbeitsgemeinschaft der westdeutschen Binnenschiffahrt bei Reichsregierung und Nationalversammlung beantragt wurde, in die Verfassung eine Bestimmung aufgenommen wird, welche den Schiffahrttreibenden die nötige Einflußnahme sichert. Man fordert einen Reichswasserstraßenbeirat und Bezirkswasserstraßenbeiräte; in diesen müssen aber vor allen Dingen Schiffahrttreibende sitzen, und nicht hauptsächlich Vertreter von Handel, Industrie und Landwirtschaft, wie es bisher der Fall war, wo die Schiffahrttreibenden nur eine ganz nebensächliche Rolle spielten.

Salztransporte auf dem Wasserwege. Zwischen der Handelskammer zu Berlin und dem Generalverkehrsamt hat ein Schriftwechsel über die zwangsweise Beförderung von Salz auf dem Wasserwege stattgefunden. Die Handelskammer hatte in Verfolg einer früheren Eingabe dargestellt, daß nach Mitteilung von Salzimportfirmen für den Speisesalzversand nach Groß-Berlin Wagen nur noch bei Beförderung nach den nächstgelegenen Elbumschlagplätzen gestellt werden sollten. Sie müsse dagegen erneut Stellung nehmen, nachdem ihre erste Eingabe noch nicht schriftlich beantwortet worden sei und indem sie ihre früheren Bedenken nur aufrechterhalten könne. Auch für Salz könne wie für andere Lebensmittel die Eisenbahnbeförderung nicht völlig ausgeschlossen werden. Andernfalls könne die Gefahr einer Salzknappheit in Berlin nicht vermieden werden. Das Generalverkehrsamt hat es abgelehnt, daß der Eisenbahnverwaltung die Verantwortung für eine etwaige Salzknappheit zugeschoben werde. Die Firmen hätten für schleunigste Versorgung auf dem Wasserwege sorgen müssen. Die noch zur Verfügung stehenden Beförderungsmöglichkeiten müßten für die Lebensmittel, die eine Wasserbeförderung nicht vertragen, freigehalten werden. Die Firmen sträubten sich wohl wegen der höheren Kosten und Umständlichkeiten, darauf könne aber keine Rücksicht genommen werden, da die Eisenbahn lediglich für die dringlichsten Güter freizuhalten sei. Es sei nochmals auf schleunigen Wasserbezug hinzuweisen, da in absehbarer Zeit mit einer Besserung der Betriebslage nicht zu rechnen sein werde. Die Handelskammer hat darauf nochmals erwidert. Die Verteuerung des Salzbezuges auf dem Wasserwege spiele nicht die ihr beigemessene ausschlaggebende Rolle. Wichtiger erscheine die Unmöglichkeit der Beschaffung des geeigneten Sackmaterials. Ohne gehörige Verpackung vertrage aber Salz die Wasserbeförderung nicht, denn eine lose Verladung im Schiff komme aus gesundheitlichen Rücksichten nicht in Frage. Eine Stockung in der Versorgung könne sehr wohl eintreten, wenn lediglich der so viel umständlichere Wasserweg mit mehrfachen Umladungen freistehe. Sie habe wiederholt auf die Benutzung des Wasserweges angesichts der Betriebslage hingewiesen und zweifle nicht am guten Willen der Verfrachter, auch für Salztransporte den Wasserweg möglichst zu benutzen.

Mißstände im Zuckertransport. Seit langer Zeit herrscht unter der Schiffahrt erhebliche Beunruhigung wegen beklagenswerter Zustände im Zuckertransport. Zuckertransporte werden zu Frachten ausgeführt, bei denen der übernehmende Schiffer unmöglich bestehen kann. Es liegt auf der Hand, daß solche Verhältnisse Neigungen unredlicher Elemente Vorschub leisten. In einer Versammlung, die der Schiffer-Betriebsverband für die Oder am Montag, den 12. Mai, abends veranstaltete, um über Abhilfe dieser Zustände zu beraten und an welcher Vertreter der Breslauer Reedereien, der Vertreter der Schiffahrtsabteilung, die städtischen und staatlichen Hafenverwaltungen, der Frachtenausschuß der Oder und zirka 150 Kleinschiffer teilnahmen, erklärte nach dem Referat des Geschäftsführers des Schiffer-Betriebsverbandes für die Oder, Herrn Dr. Schneider, Herr Direktor Grätz im Namen des Schiffahrtsvereins Breslau sich bereit, die Vermittelung zu übernehmen, um zwischen Zuckerverladern und Zuckertransporteuren eine auskömmliche Fracht zu vereinbaren und ihre Durchhaltung zu sichern.

Schifferversammlung in Kosel. Zu einer Versammlung hatte der Verband der Privatschiffer auf den 6. Mai ins Hafenhotel in Kosel eingeladen, aber aus dem Verlauf der Versammlung konnte man nicht ersehen, ob es wirklich eine Propagandaversammlung für den Verband der Privatschiffer oder eine für den Betriebsverband war. Der Anfang war schon merkwürdig genug. Der Referent, Herr Ecke, teilte mit, daß nur Schiffseigner sprechen dürften. Er löste damit ein großes Hallo aus, und als ihm mit dem Hinweis widersprochen wurde, daß er auch selbst kein Schiffer und daß die Unterbindung der Redefreiheit alles andere als demokratisch sei, befragte Herr Ecke die Versammlung, die sich zur allgemeinen Heiterkeit wie ein Mann erhob und damit zum Ausdruck brachte, daß freie Rede jedermann gestattet sei. Die Ausführungen des Referenten wiederholten die üblichen zu dutzend Malen bereits widerlegten und in ihrer Haltlosigkeit nachgewiesenen Ausstellungen am Betriebsverband. Es war auf der Gegenseite für den Geschäftsführer des Betriebsverbandes für die Oder, Herrn Dr. Schneider, ein leichtes, hiergegen zunächst die Zwecklosigkeit dieser offensichtlichen Irreführung darzutun und andererseits über die Leistungen und Erfolge des Betriebsverbandes zu berichten. Besondere Teilnahme fanden die Ausführungen über die langwierigen Verhandlungen, die im Frachtenausschuß der Oder-Kriegs-Schiffahrts-Gesellschaft über gemeinsame Fragen der Schiffahrt stattfanden und die bereits jetzt in den ersten Wochen des Bestehens des Betriebsverbandes zur Erhöhung der Frachten, zur Erhöhung des Liegegeldes, Wegfall der Klausel „Mannschaft schippt“ und anderem geführt haben. In wirksamer Weise wurden diese Ausführungen unterstützt durch die Schiffseigner Herren Schild und Krusch. In der großen Versammlung fand sich auch niemand, der außer dem Referenten für den Verband der Privatschiffer das Wort ergriffen hätte. Ja sogar die Versammlung endete damit, daß der Vorsitzende dieser Versammlung des Verbandes der Privatschiffer in seinem Schlußwort anerkannte, daß die Urteile gegen den Betriebsverband nicht aufrecht zu erhalten seien, daß er wohl seine Daseinsberechtigung habe und daß der Verband der Privatschiffer ein Teil des Kreises des Betriebsverbandes sei. Damit schloß die Versammlung — ohne daß auch von seiten der Veranstalter nur noch der Versuch gemacht wurde, zum Beitritt zu diesem Verbande aufzufordern.

Der Schifferbetriebsverband der Märkischen Wasserstraßen zeigt dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt an, daß er seine Tätigkeit nunmehr aufgenommen hat. Der Vorstand besteht aus den Herren: Vortisch, Direktor der Transport-Genossenschaft e. G. m. b. H., zu Berlin, als Vorsitzenden; Bree, Schiffseigner in Bredereiche, als stellvertretenden Vorsitzenden; Bolle, 2. Direktor der Transport-Genossenschaft zu Berlin, Neuendorf, Schiffseigner in Zerpenschleuse, Zerbst, Schiffseigner in Linum, als Beisitzern. Zum Geschäftsführer wurde Dr. jur. Zschucke zu Berlin bestellt. R.

Deutsche Schiffspfandbriefbank Aktiengesellschaft, Berlin. Zum ersten Male unterbreiten deutsche Schiffsbeleihungsbanken ihren Jahresabschluß der Oeffentlichkeit. Wir entnehmen dem Geschäftsbericht der Deutschen Schiffspfandbriefbank Aktien-Gesellschaft, Berlin, für das erste Geschäftsjahr 1918 folgendes:

Die Gründung deutscher Schiffsbeleihungsbanken war eine durch die wirtschaftlichen Verhältnisse der Schiffahrtskreise gebotene Notwendigkeit. Die außerordentlich hohen Mittel, deren die Reedereien und Schiffer benötigen, können von diesen aus eigener Kraft nur zum Teil beschafft werden. Während die großen Schiffahrtsgesellschaften in der Lage sind, die erforderlichen Kapitalien durch Ausgabe von Obligationen aufzubringen, ist der mittlere Reeder, und insbesondere die Kleinschiffahrt, überwiegend auf Privat- oder Bankgeld angewiesen.

In Holland wurde der starke Geldbedarf der Schiffahrtskreise zuerst gewürdigt. Dort entstanden in den neunziger Jahren Schiffsbeleihungsbanken, welche den geldsuchenden Reedern und Schiffern zu mäßigen Bedingungen Darlehen gegen Verpfändung der Schiffe zur Verfügung stellten und sich die zur Ausleihung erforderlichen Mittel durch Ausgabe von Pfandbriefen verschafften. Es glang den holländischen Schiffsbeleihungsbanken sehr schnell, auch in den deutschen Schiffahrtskreisen Eingang zu finden, wo sie insbesondere in den westlichen Gebieten bald im Beleihungsgeschäft das Uebergewicht erreichten.

Als während der Dauer des Weltkrieges allmählich eine ungeahnte Verminderung des Weltfrachtraums eintrat, erhob sich auch im Deutschen Reiche von allen beteiligten Seiten der Ruf nach der Schaffung eigener Kreditinstitute für die Schiffahrt, dem sich die Regierungen nicht verschlossen haben. Es wurde daher im Frühjahr 1918 von der Preußischen Regierung die Errichtung der Deutschen Schiffspfandbriefbank Aktiengesellschaft zu Berlin und der Deutschen Schiffskreditbank Aktiengesellschaft zu Duisburg, vom Hamburger Senat die Errichtung der Deutschen Schiffsbeleihungsbank Aktiengesellschaft zu Hamburg genehmigt; gleichzeitig wurde diesen Banken von den zuständigen Staatsbehörden das Recht verliehen, Schuldverschreibungen auf den Inhaber unter der Bezeichnung „Schiffspfandbriefe“ auszugeben.

Der Deutschen Schiffspfandbriefbank Aktiengesellschaft wurde die Genehmigung zur Ausgabe von Schiffspfandbriefen am 13. März 1918 durch den Minister für Handel und Gewerbe und den Finanzminister und die Genehmigung zur Errichtung am 11. April 1918 durch den Minister für Handel und Gewerbe erteilt. Die Errichtung der Gesellschaft, welche der Staatsaufsicht unterliegt, erfolgte in der Gründerversammlung vom 5. April 1918, mit einem Grundkapital von 10 000 000 M. Die Gründer der Gesellschaft sind die Dresdener Bank, die Berliner Handelsgesellschaft, die Nationalbank für Deutschland, die Allianz-Versicherungs-Aktiengesellschaft, die Frankfurter Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft und die Deutsche Versicherungsbank Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

Die Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Mitte, fand am 5. Juni 1918 statt. Mit diesem Tage wurde der Geschäftsbericht der Bank eröffnet.

Für das Gebiet des Deutschen Reiches, auf welches der Betrieb der Bank beschränkt ist, wurde eine Anzahl von Vertretern bestellt; gleichzeitig wurde in Emden für den Bezirk der Provinz Westfalen, Teile von Hannover und Oldenburg eine Zweigniederlassung der Bank begründet und in das Handelsregister des Amtsgerichts Emden eingetragen.

Das erste Geschäftsjahr der Gesellschaft wurde ganz wesentlich durch die politischen Ereignisse beeinflußt. Die ungünstige militärische Lage, die völlig Ungewißheit, welche Behandlung der noch vorhandene deutsche Schiffsraum in dem Friedensvertrage erfahren werde, sowie die innerpolitische Umwälzung haben uns veranlaßt, uns in der Beleihungstätigkeit Zurückhaltung aufzuerlegen. Infolge dieser Einschränkung unseres Betriebes hat im Berichtsjahre noch nicht das gesamte eingezahlte Grundkapital werbend tätig sein können. Eine Ausgabe von Schiffspfandbriefen ist im Berichtsjahre nicht erfolgt.

Der Gesamtbetrag der im vergangenen Geschäftsjahre abgeschlossenen Schiffsdarlehen betrug 527 500 M.

Hiervon entfallen auf Binnenschiffe	142 500 M
auf ein Seeschiff	385 000 „
zusammen:	527 500 M

Von den zugesagten Darlehen sind bis zum Jahresschluß 288 279,60 Mark zur Auszahlung gelangt.

Für sämtliche Schiffsdarlehen sind der Bank Schiffspfandrechte bestellt worden, welche innerhalb sechs Zehnteln des vorsichtig ermittelten Schiffswertes liegen.

Zur Sicherung der Darlehnsforderungen der Bank sind ihr ferner insgesamt 716 500 M Forderungen aus Kaskoversicherungen seitens der Darlehnschuldner abgetreten worden.

Die Kaskoversicherungen sind bei erstklassigen Versicherungsgesellschaften aufgenommen.

Zur weiteren Sicherheit der Schiffspfandrechte hat die Bank ihre Darlehnforderungen gemäß § 8 der Satzung gegen Verlust unter zehn vom Hundert Selbstversicherung versichert.

Sämtliche für die Bank bestellten Schiffspfandrechte entfallen auf fertige Schiffe. Schiffsanteile sind nicht beliehen worden.

An Zwangsversteigerungen war die Bank im Berichtsjahre nicht beteiligt.

Rückstände an Zinsen oder Kapitalraten waren am Schlusse des Geschäftsjahres nicht vorhanden.

Der Gesamtbetrag der im Berichtsjahre erfolgten Rückzahlungen auf die Pfandforderungen beläuft sich auf 10 700 M, wobei wir bemerken, daß uns ein Darlehen von 9500 M noch im Berichtsjahre in voller Höhe zurückgezahlt worden ist.

Die vereinnahmten Abschlußprovisionen sind anteilig auf die Dauer der Darlehen verteilt und die Anteile für die auf das Berichtsjahr folgenden Jahre unter die Passiven in dem Provisionsverrechnungskonto aufgenommen worden.

In der Gewinn- und Verlustrechnung für 1918 werden Einnahmen an Darlehnszinsen mit 2347 M, an sonstigen Zinsen mit 57 703 M und an Darlehnsprovisionen mit 1590 M aufgeführt. Demgegenüber erforderten Unkosten 53 832 M. Aus dem verbleibenden Reingewinn von 7808 M werden 10 Prozent zur Bildung des gesetzlichen Reservefonds verwendet und 7027 M auf neue Rechnung vorgetragen.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. Mai-Nummer dieser Zeitschrift) als Mitglieder neu beigetreten:

als körperschaftliche Mitglieder:

Schiffer-Betriebsverband für die Oder, Breslau VI, Schwertstraße 6.

Märkischer Schiffahrtsverein, Berlin SW 61, Geibelstraße 2.

Als Einzelmitglieder die Herren:

Achenbach, Albert, Dipl.-Ing., Direktor der See- und Kanalschiffahrt Wilh. Hemsoth A.-G., Berlin W 15, Uhlandstraße 165.

Garbe, Alfred, Regierungsbaumeister im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Berlin-Friedenau, Lenbachstraße 12a.

Geisenheimer, Dr., Wirtschaftlicher Geschäftsführer des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins, Kattowitz, Wilhelmsplatz 13.

Aus verwandten Vereinen

Märkischer Schiffahrtsverein, Berlin. Am 29. April fand unter dem Vorsitz des Herrn Zeitz die Hauptversammlung statt. Nach Genehmigung der Jahresrechnung wurden als Vorstandsmitglieder die Herren Heinrich Zeitz (1. Vorsitzender), Richard Brandenburg (2. Vorsitzender), Richard Huth (Schrift- und Kassenführer), v. Poollnitz, Karl Rothenbücher, Joachim Andreae, Max Schumacher, Fritz Lau und Georg Strack gewählt und sodann der korporative Beitritt zum Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt beschlossen. Weiter wurde der Vorstand beauftragt, künftig bei den Arbeitgeberangelegenheiten der Mitglieder mitzuwirken und dieserhalb auch mit anderen Vereinen ins Benehmen zu treten. Eine Aussprache über die Schiffahrtsabgaben führte zu dem Beschluß, wegen einer günstigeren Stellung der Finowkanalfahrzeuge bei nur teilweiser Befahrung des Großschiffahrtsweges vorstellig zu werden. Weiter wurde mitgeteilt, daß der Verein die Eingabe der Arbeitsgemeinschaft der westdeutschen Binnenschiffahrt an die Nationalversammlung auf Bildung von Reichswasserstraßenbeiräten unterstützt habe und daß am 7. April im Reichsschatzamt eine Besprechung über die Verkehrs- und Umsatzsteuer stattfand, an der auch Vertreter des Vereins teilnahmen.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt, Schiff- und Wasserbau

Accumulatoren-Fabrik A.-G., Berlin. Die Prokura des Friedrich Weyde ist erloschen.

Allgemeine Speditionsgesellschaft A.-G., Duisburg. Laut Beschluß vom 12. April soll das Grundkapital um 1 000 000 M erhöht werden.

Atlas-Werke A.-G., Bremen. Nach 1 308 892 M Abschreibungen ergab sich für 1918 ein Reingewinn von 1 571 895 M, die Dividende beträgt 14 % von 7 500 000 M.

Julius Berger, Tiefbau-A.-G., Berlin. Aus 1 539 741 M Reingewinn des Jahres 1918 (nach 133 815 M Abschreibungen) wurden auf 4 000 000 M Aktienkapital 20 % Dividende verteilt.

Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrt A.-G., Emden. Die Gesellschaft zahlte für 1918 auf 700 000 M Kapital 5 % Dividende.

Brückenbau Flender A.-G., Benrath. Aus 650 102 M Reingewinn des Jahres 1918 (nach 200 000 M Abschreibungen) wurden auf 6 000 000 M Aktienkapital 8 % Dividende gezahlt.

L. & P. Burmester, Hamburg. Die offene Handelsgesellschaft ist aufgelöst, die Liquidation beendigt und die Firma erloschen.

L. & P. Burmester, Lauenburg (Elbe). Offene Handelsgesellschaft, begonnen am 11. April, Gesellschafter Ludwig und Paul Burmester.

Daimler Motorengesellschaft, Stuttgart-Untertürkheim. Dem Dr. Henry Simonis in Berlin-Marienfelde ist Gesamtprokura erteilt.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittel-Rhein, Düsseldorf. Nach 183 916 M Abschreibungen verblieb für 1918 ein Reingewinn von 217 166 M. Die Dividende beträgt 4 % von 1 650 000 M.

Emanuel Friedlaender & Comp., Berlin. Die Prokuren des Otto Olschewsky, Marcus Modlinger, Johannes Hoffmann und Ludwig Rawitz sind erloschen.

Heinrich Glock G. m. b. H., Mannheim. Der Gegenstand des Unternehmens ist jetzt auch Schiffahrt. Sophie Feldhoff wurde weiterer Geschäftsführer.

Hafen-Dampfschiffahrt A.-G., Hamburg. Der Verlust aus 1917 hat sich 1918 um 162 590 M auf 377 307 M erhöht.

Hamburger Elbe-Schiffswerft A.-G., Hamburg. An Friedrich Wilhelm Kölln ist Prokura erteilt.

Franz Haniel & Cie. G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. In Mannheim wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Hansa, Transport- und Handelsgesellschaft G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. In Köln ist eine Zweigniederlassung errichtet.

Philipp Holzmann A.-G., Frankfurt-Main. Die Abschreibungen für 1918 betragen 574 319 M, der Reingewinn 2 329 859 M, die Dividende 12 % von 12 450 000 M.

Howaldtswerke, Kiel. Paul Degen ist jetzt ordentliches Vorstandsmitglied.

Kanal- und Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H., Oberhausen. Karl Böger ist nicht mehr Geschäftsführer.

Köln-Mülheimer Dampfschiffahrts-A.-G., Köln. Der Verlust Ende 1918 stellte sich auf 204 139 (204 139) M.

Fried. Krupp A.-G., Essen. Otto Oesterlen ist jetzt ordentliches Vorstandsmitglied, Kurt Schraepler, bisher Prokurist, Stellvertreter.

Leipziger Kanalgesellschaft m. b. H. Die Satzung ist geändert, um den Charakter als nichtwirtschaftliches Unternehmen mehr zu betonen.

Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft. Die Abschreibungen für 1918 betragen 239 719 M, der Reingewinn 355 265 M, die Dividende 4 % auf 4 300 000 M altes bzw. ½ % auf 3 500 000 M neues Kapital.

Robert Meyhoefer, Königsberg i. Pr. In Memel wurde eine Zweigniederlassung eingetragen, nachdem bereits seit mehreren Jahren in Pillau eine eigene Niederlassung besteht.

Neue Dampfer-Compagnie, Stettin. Die Dividende für 1918 beträgt 8 % von 4 500 000 M Kapital.

Orenstein & Koppel — Arthur Koppel A.-G., Berlin. Die Abschreibungen für 1918 betragen 1 389 231 M, der Reingewinn 9 581 820 M, die Dividende 14 % von 45 000 000 M.





Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse, 65a 3. U. 6564. **Halter aus Rundeisen, insbesondere für Wegerungslatten auf Schiffen.** Johannes Carl Ludwig Unger, Bremen, Freiberger Straße 42. 22. 10. 18.

Klasse 65a, 4. K. 64723. **Tauchboot zum Legen von Minen.** Julius Kritzler, Kiel-Schulensee. 10. 9. 17.

Klasse 65a, 82. G. 45980. **Vorrichtung zum Erzeugen und Weiterleiten von Druckluft auf Schiffen.** Erich Grundt, Wilhelmshaven. 10. 12. 17.

Klasse 65a, 3. 75077. **Verfahren zur Vermeidung des Stapellaufs beim Bau von Eisenbetonschiffen.** Carl Heep, Leichlingen a. Rh. 26. 8. 18.

Klasse 65a, 17. P. 37267. **Sicherheitsvorrichtung gegen das Ausströmen von schädlichen Gasen bei Kaltdampf-Kältemaschinen;** Zus. z. Pat. 308604. Richard Plersch, Augsburg, Rugendasstraße 19. 9. 12. 18.

Klasse 65a, 3. E. 22939. **Eisenbetonschiff.** Dr. Fritz Edler von Emperger, Wien; Vertreter: Fr. Meffert u. Dr. Sell, Pat.-Anwälte, Berlin SW 68. Oesterreich 14. 12. 17.

Bücherbesprechung

Die Güterschiffahrt auf der Saale und Unstrut. Von Dr. J. Remme, Berlin. Heft 5 der Sammlung: Moderne Wirtschaftsgestaltungen, herausgegeben von Professor Wiedenfeld. Bonn 1918, A. Marcus und E. Weber's Verlag.

Verfasser bespricht in der fleißigen und klar aufgebauten Arbeit einleitend die geographischen und hydrographischen Verhältnisse im Unstrut- und Saalegebiet, die Fahrbahn unter besonderer Berücksichtigung der Schleusen und Schleusenabgaben und der damit für die Schiffahrt verbundenen Nachteile, die Lage und Einrichtung der Häfen, Lösch- und Ladestellen, die Art der Beförderungsmittel und die Organisation des Schiffsdienstes. Daran schließt sich eine eingehende Darstellung der verschiedenartigen Unternehmungen und Unternehmungsformen einschließlich der Hilfsgewerbe. Es zeigt sich, wie auch an der Saale die Kapital- und Betriebskonzentration langsam, aber unaufhaltsam vordringt. Die Frachtenfrage wird gründlich besprochen. Ein besonderer Abschnitt ist Art, Umfang und Richtung der Hauptverkehrsgüter gewidmet.

Die Veröffentlichung verdient vor allem aus zwei Gründen Beachtung. Einmal bietet die Betrachtung aller wesentlichen, die Schiffahrtsverhältnisse berührenden Beziehungen auf einem im Vergleich zu den großen deutschen Strömen verhältnismäßig unbedeutenden Flußgebiet — der Durchgangsverkehr der verkehrsreichsten Schleuse zu Kalbe betrug vor dem Kriege im Mittel 600 000—700 000 t jährlich — ein gutes Bild von der Organisation und den Entwicklungstendenzen der Binnenschiffahrt überhaupt. Zum anderen zeigen die Untersuchungen, wie sehr Schiffsbetrieb und Güterverkehr durch die Eisenbahn und benachbarte leistungsfähige Wasserstraßen (Elbe) beeinträchtigt werden, wenn Fahrbahn, Lösch- und Ladegelegenheiten den Ansprüchen des modernen Massengüterverkehrs technisch nicht voll genügen. In dieser Hinsicht bietet die Studie gewisse Anhaltspunkte für die Wahl der künftigen Linienführung bei der Vollendung des Mittellandkanals. Die Saaleschiffahrt zeigt nämlich, wie zahlreiche Schleusen (7 zwischen Halle und der Elbe), geringe Schiffsgrößen (höchstens 450 t) und das Fehlen moderner Hafenanlagen mit billigem Eisenbahnanschluß, den Betrieb so erschweren und verteuern, daß die Wasserstraße für Massengüter nur lokale Bedeutung hat, denn diese Güter benutzen selbst bei geringer Eisenbahnvor- und -nachfracht die Saale nicht im Umschlag, sondern ziehen in der Regel die leistungsfähigen, eisenbahntarifarisch bis 50 km weiter entfernten mittelelbischen Umschlagsplätze vor. Nur bei Gütern, besonders Stückgütern, die auf der Eisenbahn mindestens zum Spezialtarif II und darüber gefahren werden, übt die Saale im Lokal- und Durchgangsverkehr eine gewisse Anziehungskraft aus. — Die Schrift zeigt, daß dem Verkehrsbedürfnis um so mehr entsprochen wird, je leistungsfähiger die Wasserstraße als solche technisch ist und je größere Bequemlichkeiten zentrale Umschlagshäfen in bezug auf Lösch- und Ladegelegenheit, Eisenbahnanschluß, Spedition, Lagerungsmöglichkeit und Handelsorganisation bieten. Die Schriftleitung.

Kaufen oder zu mieten sofort gesucht:

1 Transportkahn

100 bis 120 t Ladegewicht, Tiefgang bis 1,35 m, Breite des Kahnes ca. 3,8 m,

für Schiffahrt auf dem Klodnitzkanal.

Angebote unter Angabe der Preisbedingungen, Alter, Beschaffenheit usw. unt. B. M. 5007 an **Rudolf Mosse, Breslau.**

Verkaufe sofort

Schiffs-Dieselmotor

von 375 PS eff.

Dieselmotor nebst Schraube von Benz & Co., wie neu,

Buhrbanck
Hirschberg (Schlesien)

Offener eiserner 400 tons

Schleppkahn

auch mit eisernem Boden, sofort preiswert abzugeben. **Erich Schön**, Berlin W 9, Köthener Strasse 18.

Strassendung

gibt für Kahnladungen unentgeltlich ab **Julius Fedkenhauer**, Berlin SO 36, Reichenberger Str. 84.

Sandnachen

neu oder gebraucht, aus Eisen oder Holz, je 40—100 t, tragfähig, zu kaufen gesucht.
C. Rübsamen in Giessen.

Die **Prüflampe Proksch**

dient zum Aufsuchen von Störungen in elektr. Anlagen, an Elektromotoren, Anlassern usw.
D. R. P. 293 655 u. 294 113.

Kein Lampenbruch! Unverwüstlich!



Leicht — Handlich — Zweckmässig!

Alleiniger Hersteller:
JULIUS PINTSCH
Aktiengesellschaft
FABRIK FRANKFURT a. M.

W. Kaebelmann, Schiffsmakler
Berlin S 14, Neukölln am Wasser 23, a. d. Fischkästen. Fernr. Zentrum 4519.
Schiffahrtsverladungsgeschäft
Vermittlung von Dampfern und Kähnen in jeder Grösse.

Bekanntmachung

betr. die Schliessung der sogenannten Handelsgleise auf dem Westhafen.

Die von den städtischen Behörden vorläufig eingerichtete **Umschlagstelle** mit Bahnanschluss und Zufahrtstrasse am Südbecken des Westhafens wird am **31. Mai d. J.** für jeden Verkehr geschlossen.

Berlin, den 20. Mai 1919.

Städtische Verkehrsdeputation.
Alberti.

Einige voll ausgerüstete **Schleppkähne**

von 180 bis 200 t Tragfähigkeit, 4 m Breite, 1,40 m Tiefgang, gebraucht, gut erhalten oder neu,

zu kaufen gesucht.

Schriftliche Angebote unter **J. V. 14 660** befördert **Rudolf Mosse, Berlin SW 19.**

**Geteertes Hanf-Tauwerk
Ungeteerte Hanf-Leine
Verzinkte Drahtseile
Stahldraht-Tauwerk
Drahtbändel**

in den verschiedensten Stärken sofort lieferbar.

Ostdeutsche Betriebsstoff-Gesellschaft m. b. H.
Königsberg i. Pr., Kneiph. Langgasse 28/29.

WALTHER ISENDAHL
Technisches Bureau
Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 191

**Schiffsmotoren für alle Brennstoffe
Motorboote — Motorschiffe**
Wendegetriebe, Schrauben usw.

Rheinschiffahrt-Aktiengesellschaft
vorm. Fendel
Mannheim / Duisburg-Ruhrort
Rotterdam / Antwerpen.

Regelmässiger Eilschlepperverkehr mit grossem eigenen Schiffspark zwischen allen grösseren Rheinstationen, zwischen Basel und Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen.
Durchgangsverkehre von und nach Nord- und Ostsee usw.
Grosse Lagerräume in massiven Gebäuden für Stückgut und Massengüter.

Winschermann
— Gesellschaft mit beschränkter Haftung —
**Reederei u. Kohlengrosshandlung
Duisburg-Ruhrort**

Zweigniederlassungen in Crefeld, Neuss, Frankfurt a. M., Offenbach, Aschaffenburg, Karlsruhe — in Stuttgart, Schwäbisch-Gmünd, Ludwigsburg

Schiffsvertretung in Mainz.

Gesellschaftskapital: 6 720 000 Mark.

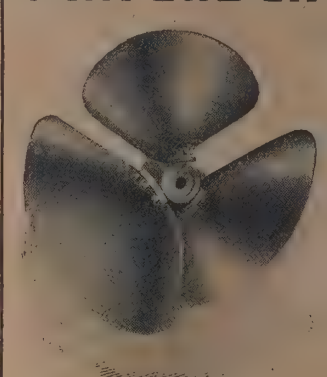
Schiffspark: 55 grosse eiserne Schleppkähne mit 71 800 t Tragfähigkeit, wovon 18 Kähne mit 14 500 t auch f. d. Rhein-Herne-Kanal-Fahrt geeignet sind. 11 Rad- u. Schraubenschleppdampfer mit 9000 PS.

Grosse Lagerplätze mit Laufbrücken und Kränen.

Massenverfrachtungen von der Ruhr und den Kanalplätzen bergwärts zum Oberrhein und Obermain und umgekehrt.
Schleppbeförderung auf dem Rhein und Main bei allen Wasserstandsverhältnissen mit flottliegenden Rad- und Schraubendampfern.

Anschrift für Drahtungen: Winschermann Kohlenhandlung, Duisburg-ruhrort.
Fernruf: Amt Duisburg-Nord 6095, 6096, 6097.

Wiemann-Schrauben



für flachgehende **Flussdampfer**
mit abnehmbaren und austauschbaren Stahlflügeln

Gebr. Wiemann
Brandenburg (Havel)

Schiffahrtskontor J. H. Serforth
Dortmund, Goethestr. 13. — Telephon 2746.
An- und Verkauf und Vermietung von Kanalschiffen in allen Grössen. Assekuranz und Schiffshypotheken. Befrachtung und Abfertigung von allen Zechenhäfen des Rhein-Herne-Dortmund-Ems-Kanals. Uebernahme von Kohlen- und Massentransporten. Kähne zu jeder Zeit in Miete verfügbar.

Wilh. Sonntag Schönebeck a. d. Elbe
— Telephon 42 —
Schiffsbaumeister
gerichtlich vereidigter Sachverständiger für Schiffbau.
Aufnahme von Schadentaxen, gerichtliche Gutachten.

„Kleine Anzeigen" werden durch die „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" mit gutem Erfolg veröffentlicht.

XXVI. Jahrgang 1919
Heft 12
25. Juni

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Walter Reichelt, Charlottenburg, Kantstraße 140

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 2 Mark

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg, Kantstrasse 140,*** zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse*

I. Festlicher Teil

Aus der Geschichte des Zentral-Vereins

Von Dr. Reichelt

Der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt ist im Sommer 1869 in einer Zeit gegründet worden, in der die politischen und wirtschaftlichen Zustände in Deutschland noch in der Entwicklung begriffen waren und keineswegs als geklärt angesehen werden konnten.

Am 18. Juni 1869 erließen unter Harkorts Führung 32 Männer aus verschiedenen mit der Binnenschiffahrt in Beziehungen stehenden Berufszweigen einen Aufruf, um über Mittel und Wege zu beraten, wie man der deutschen Binnenschiffahrt, die damals arg danieder lag, wieder helfen könne, daß sie geeignet wäre, das wachsende Verkehrsbedürfnis der deutschen Industrie vom Joche der damals in rücksichtsloser Weise allein herrschenden Eisenbahnen unabhängig zu machen, in welchem „betreffs Bildung eines freien Vereins zur Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt“ im wesentlichen folgendes angeführt wurde:

„Die jüngsten Verhandlungen des Norddeutschen Reichstags im Betreff des Eisenbahnwesens haben die Notwendigkeit einer Reform unleugbar nachgewiesen. Der Abhilfe der Beschwerden über zu hohe Frachten der Eisenbahnen und Mangel an Haftbarkeit usw. stehen die Privilegien des Monopols gegenüber, eine Schwierigkeit, die am sichersten durch Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt beseitigt wird. Deutschland, namentlich Preußen, ist in dieser Beziehung weit hinter den Schöpfungen des Großen Kurfürsten und Friedrich des Großen zurückgeblieben; letzteres besitzt auf 374 300 Seelen nur eine Meile Kanal trotz der günstigen Lage der norddeutschen Ebenen und ihrer Flußgebiete, Nordamerika dagegen eine Meile auf 5000 Seelen, England eine Meile auf 7000 Seelen.

Die deutschen Regierungen haben durch einseitige Förderung der Eisenbahnen die Kanäle in den Schatten gestellt; es fehlt ein großzügiges Kanalnetz gleich jenem in Frankreich, welches diesem gestattet, Kanonenboote von Bordeaux durch Deutschland nach dem Schwarzen Meer zu senden. — Unserem Publikum mangelt jener energische Sinn für Selbsthilfe, welcher die anglogermanische Rasse so groß machte in allen Weltteilen. Mit Recht sagte der Hydrotechniker Geheimrat Hagen: „Der Handelsstand hätte bei uns die nötigen Mittel für die Wasserstraßen schaffen und für die zweckmäßige Anordnung dieser Wege, die er bedurfte, sorgen müssen. Fast das ganze englische Kanalnetz entstand durch Privatunternehmungen.“

Folgen wir dieser Mahnung; es gilt, unsere Seehäfen mit dem Binnenlande durch Kanäle zu verbinden und die Ströme Memel, Pregel, Weichsel, Oder, Eider, Elbe, Weser, Ems, Lippe, Ruhr, Rhein, Main und Donau in dieses Netz passend zu verflechten.

Mit vereinten Kräften vermögen Staat, Provinzen und Gesellschaften Tüchtiges zu leisten.

Jeder Landesteil berate seine Interessen und lege dann die Hand ans Werk, allein mit der Maßgabe: daß die Ausführungen sich einem großen gemeinschaftlichen Netze als Teile desselben anschließen und Entwässerung und Bewässerung gehörig berücksichtigt werden.

Reiches Material liegt bereits zur eingehenden Würdigung vor: als Kanäle für die Seeschiffahrt: das Projekt Flensburg—Romö, das Projekt Kiel—Brunsbüttel, und für die Binnenschiffahrt: der Elbe-Spree-Kanal, die Verbindung von Weser und Elbe, die Verbindung der Elbe und Ostsee, die Verbindung der Weser und Ems und die Hebung der Moor-Kolonien, die Verbindung des Rheins, der Ruhr und Lippe mit der Ems und Weser und Elbe, der Kanal von Crefeld zum Rhein, der Kanal zwischen Rhein und Main, Kanalisierung der Oder, Verbesserung der Wasserstraße Stettin—Berlin usw.

Um die Ermittelung der Linien zu erleichtern, sollten die trigonometrischen Vermessungen des Staats, gleich wie es in Frankreich geschieht, eine große Anzahl Höhenpunkte genau und fest bezeichnen, auch Nivellements der Eisenbahnen zusammengetragen und veröffentlicht werden; Zeit und Geld würden erspart.

Ungemein auffallend ist es, daß, während das Interesse für die Wasserstraßen in der Nation neu auflebt, der „Staatsanzeiger" in einem besonderen Beiblatt (Nr. 68 vom 20. März 1869) die Konkurrenzfähigkeit der Kanäle mit den Eisenbahnen bezweifelt und die Zeit zur Anlage neuer Kanäle noch nicht gekommen glaubt! Die Widerlegung ist nicht schwer.

Zwischen Paris und Rouen bewegten sich 4 500 000 t zu Wasser und nur 450 000 t per Eisenbahn; Mons—Paris: 6 500 000 t zu Wasser, 1 196 000 t per Eisenbahn.

Der Saar-Kanal führt unsere Steinkohlen nach Paris.

Die Kanalverbindung Paris—Straßburg besteht, die nach Lyon ist im Bau begriffen.

Die französischen Eisenbahnen fühlen die Konkurrenz der Kanäle so sehr, daß sie zum Ankauf derselben übergehen.

Auf dem neuen Elbinger Oberländischen Kanal bewegen sich, segensreich für die durchschnittenen Gegenden, 3000 Kähne zu 2000 Zentner Ladungsfähigkeit.

Der „Staatsanzeiger" übergeht, daß die Kostenanschläge häufig nach einem zu großartigen Maßstabe, zu teuer entworfen sind.

Wir empfehlen demgegenüber, als auf Ausführungen begründet, die Broschüre des Kanalbauers von Puttkammer-Zarenthin (gedruckt bei A. Paul & Co., Berlin, Kronenstraße 21). Sein Verfahren, angewandt auf die 100 Quadratmeilen Moore, welche Preußen in Hannover besitzt, würde zeigen, was eine praktische Kanalisation vermag.

Es gilt, die Schiffe den Kanälen entsprechend zu bauen, und nicht die Kanäle nach überlebten Schiffsformen.

Man muß nicht mit Millionen rechnen, wenn Tausende genügen, Verkehrswege zu eröffnen.

Zunächst gilt es, die öffentliche Meinung durch Aufklärung über Bedürfnis und Mittel der Ausführung zu gewinnen. Einzelne Petitionen an die Landesvertretungen entschlafen als fromme Wünsche; den Kommissionen fehlen Zeit und jene technischen Kenntnisse, die nur dann im genügenden Maße vorhanden sind, wenn endlich das englische Beispiel befolgt wird, Sachverständige der verschiedenen Gewerbe zu vernehmen.

Indirekt soll unser Verein dahin führen; unter seiner Leitung bilden sich Provinzialvereine, welche sich mit den Handelskammern und Interessenten jeder Art in Verbindung setzen und ihre Abgeordneten mit Informationen versehen. Der Hauptverein kombiniert diese Resultate zu geeigneten Anträgen an die Landesregierungen, die ungleich größeres Gewicht haben werden als wie einzelne einseitige Eingaben von Privaten.

Der Handelstag diene als praktisches Beispiel. In welcher Weise die einzelnen Vereine sich konstituieren und die Kosten der Untersuchungen und Vorarbeiten aufbringen wollen, aus provinziellen oder Privatmitteln, bleibe ihnen überlassen.

Der Hauptverein hätte die Resultate periodisch zum Druck zu befördern und so für die Unternehmungen ein unparteiisches Forum zu bilden, dessen Gutachten nach allen Seiten durch die Presse verbreitet würde.

Um die Gründung eines solchen Vereins in Angriff zu nehmen, erlauben wir uns, alle Freunde der Fluß- und Kanalschiffahrt auf Freitag, den 25. Juni, vormittags 10 Uhr, in das Café Röcke, Kommandantenstraße 20, zu einer Versammlung einzuladen. Berlin, den 18. Juni 1869."

Dieser Aufruf war unterzeichnet von Doornkaat-Kollmann, Emden-Leer. Franz Dunker, Berlin. Eysoldt, Pirna. Harkort, Hagen. Dr. Heubner, Reichenbach. Kreutz Iserlohn. Loewe, Bochum. Dr Müller, Görlitz. Petersen, Flensburg. Eugen Richter, Berlin. Röben, Aurich. Runge, Berlin. Wigers, Berlin. Ziegler, Breslau. Dr. Wilhelm Bremer, Advokat zu Lübeck. Göbel, Wasserbauinspektor zu Riesa. Fr. Ed. Gustav Grosse, Kaufmann zu Berlin. v. Hartmann, Dortmund. Friedr. Hoffmann, Baumeister, Berlin. Dr. L. Kuhnheim, Kommerzienrat, Berlin. Licht, Stadtbaurat, Danzig. Philipps, Oberbürgermeister a. D., Elbing. C. Platzmann, Kaufmann, Lübeck. v. Puttkammer-Zarenthin, Stettin. Roeder, Rittergutsbesitzer auf Lichtenberg bei Berlin. O. Roeder, Baurat, Berlin. Seydell, Ingenieur, Stettin. Stürz, Generalkonsul, Berlin. Rich. Weidenbach, Kaufmann, Berlin. van den Wyngaert, Vorsitzender des Verbandes deutscher Müller zu Passow. Hermann Grosse, Kaufmann, Berlin, und Nath, Bergrath, Neustadt-Eberswalde.

Am 25. Juni 1869 fand auf Grund dieses Aufrufs die erste Versammlung im ehemaligen Café Röcke in Berlin, Kommandantenstraße 20, statt. Hier wurde der Verein unter dem Namen „Centralverein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt" gegründet und ein Ausschuß mit der Ausarbeitung der Satzung beauftragt. Letztere wurde in der ersten ordentlichen Hauptversammlung im Oktober genehmigt und hiermit begann die regelmäßige Vereinstätigkeit. § 1 der ersten Satzung sagt über die Zwecke des neugegründeten Vereins folgendes:

„Der Verein bildet den Mittelpunkt für alle vertretbaren Bestrebungen zur Verbesserung der bereits vorhandenen Wasserwege und zur Anlage von Schiffahrtskanälen in Deutschland; er versucht, einen wirtschaftlichen Zusammenhang nicht nur der heimischen Wasserstraßen untereinander, sondern auch zwischen ihnen und denen der Nachbarstaaten herbeizuführen. Er nimmt die Interessen der Schiffahrt in der Gesetzgebung, sowie nach allen sonstigen Richtungen hin wahr."

Ueber Mittel und Wege des Vereins berichten §§ 2 und 3 wie folgt:

§ 2. Der Verein regt an und fördert die Bildung von Spezialvereinen, stellt seine Arbeitskräfte allen für ausführbar und nützlich erachteten Spezialunternehmungen zur Verfügung und führt die nötigsten Verhandlungen mit den Centralbehörden.

§ 3. Der Verein wird durch die Presse und durch Abhaltung von Versammlungen auf eine wachsende Erkenntnis der großen Bedeutung guter Wasserwege für Verkehr, Handel und Wandel und die Wohlfahrt der Adjazenten hingewiesen.

Man muß den Mut und die Energie der kleinen Zahl tatkräftiger und wirtschaftlich erfahrener Männer, von denen heute keiner mehr am Leben ist, bewundern, die

es unternehmen wollten, auf dem Gebiete des Verkehrswesens Bresche zu legen in alte Vorurteile, und Schwierigkeiten zu überwinden sich vornahmen, die turmhoch erschienen.

Von Anfang an waren die Ziele des Vereins darauf gerichtet, den alten Plan einer Wasserverbindung zwischen dem Osten und dem Westen des Deutschen Reiches zur Verwirklichung zu bringen. Mit der Beseitigung des Königreichs Hannover im Jahre 1866, das durch seine feindliche Eisenbahnpolitik der Schiffahrt seit Jahrzehnten böse Hindernisse in den Weg gelegt hatte, war ein wichtiges Hindernis verschwunden. Der Verein hatte es sich angelegen sein lassen, die Binnenschiffahrt in allen für sie in Betracht kommenden Beziehungen zu fördern, auf die Verbesserung der vorhandenen Wasserwege und die Herstellung von neuen Kanälen hinzuwirken, und kaum ein Projekt ist zur Ausübung gelangt, ohne daß der Verein es genau geprüft und, soweit solches angezeigt erschien, der Regierung sachgemäße Vorschläge unterbreitet hätte. — Nicht minder hat er der Binnenschiffahrts-Gesetzgebung und den Betriebsverordnungen sein Interesse zugewandt. Durch seine Wirksamkeit hat der Zentral-Verein, wie solches eine seiner hauptsächlichsten Aufgaben ist, auf eine wachsende Erkenntnis der Bedeutung guter Wasserwege für Handel und Industrie, für die Landwirtschaft und insbesondere auch für die Landesverteidigung hinzuwirken gesucht. Daß in der Tat der wirtschaftliche Wert der Wasserstraßen im steigenden Maße erkannt wird, dafür legen Zeugnis ab die Eintrittsmeldungen von staatlichen und kommunalen Verbänden, Handelskammern, kaufmännischen Korporationen, sonstigen Vereinen und Einzelmitgliedern, die nach der Gründung des Vereins einsetzten und stetig zunahmen.

In den ersten 10 bis 15 Jahren bestand die Haupttätigkeit des Zentral-Vereins in der Umbildung der öffentlichen Meinung zu Gunsten des Wasserstraßenverkehrs. Wir sehen, daß trotz der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, trotz der Aufschließung abgelegener und wenig bevölkerter Landesteile durch die billiger und leichter zu verwaltenden Kleinbahnen in allen Staaten, in allen Kreisen, in Deutschland sogar in einsichtigen landwirtschaftlichen Kreisen, die Vorteile der Wasserstraßen mehr und mehr erkannt wurden. Trotz der Schwierigkeiten, welche oft Klima, Wettbewerb der Eisenbahnen und Maßnahmen der Verwaltungen der Schiffahrt bieten, macht sich ein entschlossenes Vorwärtsstreben hinsichtlich der Schaffung neuer Wasserstraßen und neuer Hafenanlagen bemerkbar. Hier sind große Erfolge erzielt worden, die uns niemand streitig machen kann. Unter allen Deutschen, die über eine selbständige Meinung verfügen, sind heute sicher nur noch wenige, welche den hohen Wert leistungsfähiger Wasserstraßen, der künstlichen wie der natürlichen, nicht anerkennen. Auch die Stimmung der gesetzgebenden Körperschaften ist vollkommen umgeändert, und wenn trotzdem die von den Regierungen für Wasserbauten verlangten Summen bei Gelegenheit abgelehnt oder gekürzt worden sind, so ist dies entweder auf eine zeitweise weniger günstige Finanzlage oder darauf zurückzuführen gewesen, daß einseitige Partei- oder Interessenpolitik es für angezeigt erachteten, der Regierung den Beweis ihres Einflusses zu geben.

Hunderte von Millionen Mark sind im Laufe der letzten Jahre in Deutschland für die Regulierung der schiffbaren Gewässer aufgewendet, weitere zahlreiche Millionen für Kanalbauten in größeren Abmessungen verausgabt worden. Viele und große Bauten sind aus den Mitteln des Staates, der Provinzen, Gemeinden und Körperschaften hergestellt worden. Unser Verein darf für sich das Verdienst in Anspruch nehmen, durch seine Verhandlungen und Veröffentlichungen, durch Vorträge und Abhandlungen, Wanderversammlungen, durch Wort und Schrift unermüdlich den Regierungen und Behörden für ihre dankenswerten Bestrebungen und Vorlagen die Wege geebnet und dort, wo gegen Maßnahmen der Regierung Bedenken aufkamen, diesen nachdrücklich Ausdruck gegeben zu haben.

Selbstverständlich muß die Anregung zum Bau neuer Wasserstraßen in der Regel von den Zweigvereinen ausgehen, während der Zentral-Verein bei den weiteren Verhandlungen fördernd eingreift. Er ist dazu in der Lage, weil er gewissermaßen die Arbeit aller Zweigvereine zu übersehen vermag und durch seinen Sitz in der Reichshauptstadt mit den Regierungsorganen Fühlung nehmen kann. Der Zentral-Verein bietet allen die Gelegenheit, vereinigt zu marschieren und dem einzelnen die Möglichkeit, nachzuweisen, daß und auf welchem Wege seine Sonderbestrebungen sich dem Wohl des Ganzen anpassen lassen. So wirkt der Zentral-Verein auch dann tatsächlich fördernd, wenn er in der Erkenntnis, daß Rom nicht an einem Tage erbaut ist, und daß nicht alle Wünsche gleichzeitig erfüllt werden können, einzelne Bestrebungen zurückzuhalten sucht, bis das Einsetzen der vollen Kraft gekommen ist.

Doch nicht allein um die Schaffung neuer Wasserwege handelt es sich bei unseren Bestrebungen. Es gibt innerhalb des Gesamtverbandes noch ein anderes ausgedehntes Feld der Tätigkeit! Der Zentral-Verein stellt sich zur Aufgabe, die Gesetzgebung auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt, die Betriebsordnungen, die Regeln für den Schiffbau und die Schiffsvermessungen, die Frage der Schiffahrtsabgaben, Größenabmessungen von Kanälen und Schleusen, Vertretung der Binnenschiffahrt bei neu zu errichtenden Staatsbehörden und sonstige die Interessen der Schiffahrt und des Schifferstandes berührende Fragen mit Aufmerksamkeit zu verfolgen, und wo es not tut, beratend einzugreifen. Im Gegensatz zu dem oben Gesagten fällt hierbei in der Regel dem Zentral-Verein die Anregung wie auch die Hauptarbeit zu. Gleichwohl ist auch bei der Behandlung derartiger Fragen allgemeiner Natur die Verbindung mit den Zweigvereinen äußerst fördernd, denn nur durch diese Verbindung gelangen die in den einzelnen Gegenden herrschenden Gebräuche und die mit der Natur der Wasserstraßen wechselnden Bedürfnisse möglichst vollkommen zur Geltung. So gestatten unsere Einrichtungen sowohl die Vereinigung, als auch die zweckmäßige gegenseitige Ergänzung aller wirksamen Kräfte, und wir dürfen, wenn wir auf fünf Jahrzehnte dauernde Tätigkeit zurückblicken, mit diesen Einrichtungen zufrieden sein und immerhin mit Stolz sagen: Vieles ist erreicht, und für das, was noch nicht erreicht ist, gilt es, nach wie vor mit nie erlahmender Kraft die Waffe zu führen.

Aus bescheidenen Anfängen heraus hat sich der Zentral-Verein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt zu einem nach innen und außen gekräftigten Verband entwickelt, der mit seinen Zweigvereinen das ganze Deutsche Reich umspannt und heute nach Tausenden seine Mitglieder beziffert. Mancher treue und verdiente Mitarbeiter hat inzwischen seine Augen geschlossen, wir aber, die wir noch im Lichte leben, geloben aufs Neue, jeder nach bestem Wissen und Können, treu und zielbewußt auch ferner beitragen zu wollen zum weiteren Blühen und Gedeihen des Zentral-Vereins.

Dem Zentral-Verein wird es bei dem stets zunehmenden Interesse für die Wasserwege auch in Zukunft an Arbeit nicht fehlen, zumal wichtige Projekte, von denen nur die Fertigstellung des Mittellandkanals hervorgehoben zu werden braucht, noch unerledigt sind und zu ihrer Verwirklichung mühevolle Anstrengungen nicht gescheut werden dürfen, soll es gelingen, die widerstreitenden Interessen auszugleichen.

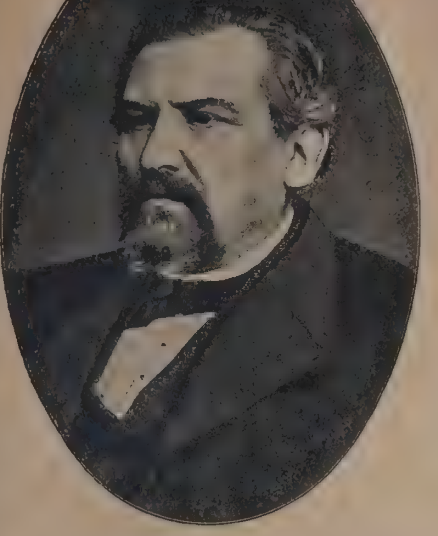
Der Zentral-Verein und seine Zweigvereine werden, des sind wir überzeugt, auch weiterhin wie bisher vorwärtsstreben, denn sie verfolgen keine einseitigen Staats- oder sonstigen Interessen, sondern sie erstreben die Hebung der Binnenschiffahrt stets nur unter der Rücksicht auf

das allgemeine Wohl!

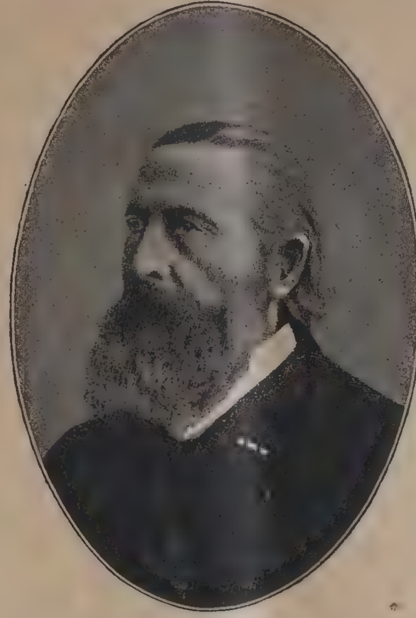
Die Vorstandsmitglieder des Zentral-Vereins von 1869 bis 1919

Zeit	Erster Vorsitzender	Zweiter Vorsitzender	Dritter Vorsitzender	Schatzmeister	Schriftführer bzw. Geschäftsführer
1869—1870	Dr. Löwe-Calbe	Baurat O. Roeder	fehlt	Kommerzienrat Schemionek	R. Meyer
1870—1871	Baumeister Hoffmann	fehlt	„	„	Dr. A. Meyer
1871—1872	Dr. G. von Bunsen Mitglied des Reichs- und Landtages	„	„	„	Dr. Berghaus
1872—1873	„	Prof. Dr. Meitzen	Reg.- und Baurat Wernekinck	„	„
1873—1874	„	„	„	Dr. Berghaus	„
1874—1875	Prof. Dr. Meitzen	Reg.- und Baurat Wernekinck	fehlt	„	„
1875—1876	Dr. G. von Bunsen	Prof. Dr. Meitzen	„	R. Leopold	Dr. Rentzsch
1876—1877	„	„	„	„	„
1877—1878	„	Dr. Hammacher, Mitglied des Reichs- und Landtages	„	„	„
1878—1879	„	„	„	„	„
1879—1880	„	„	„	„	„
1880—1881	„	„	„	„	„
1881—1882	„	„	„	„	„
1882—1883	„	„	„	Bankier Kiesel	„
1883—1884	„	„	„	„	„
1884—1885	„	„	Prof. J. Schlichting	„	„
1885—1886	Prof. J. Schlichting	Geh. Ober-Reg.-Rat Dr. Rösing	Reg.- und Baurat Wernekinck	Ed. Arnhold	„
1886—1887	„	„	„	„	„
1887—1888	„	„	„	„	„
1888—1889	„	„	„	„	„
1889—1890	„	„	„	„	„
1890—1891	„	Dr. Rentzsch	„	„	Major a. D. Kurs
1891—1892	„	„	„	Kommerzienrat Arnhold	„
1892—1893	„	„	„	„	Hauptmann z. D. Hilken
1893—1894	„	Amtsgerichtsrat Letocha, Mitglied des Reichs- und Landtages	„	„	„
1894—1895	„	„	„	„	„
1895—1896	Geh. Oberregierungsrat Wittich, Charlottenburg	Oberbergrat a. D. Wachler, Berlin	„	„	„
1896—1897	„	„	„	„	„
1897—1898	„	Prof. Bubendey	„	„	„
1898—1899	„	„	„	„	„
1899—1900	„	„	Major a. D. Kurs	Kommerzienrat Friedenthal	„
1900—1901	„	„	„	„	„
1901—1902	Prof. Bubendey	fehlt	„	„	Hilken, Rágóczy (Generalsekretär)
1902—1903	Geh. Oberregierungsrat Wittich, Charlottenburg	Geh. Reg.-Rat Witting	Kommerzienrat Tonne	„	Rágóczy
1903—1904	„	Kommerzienrat Tonne	Major a. D. Kurs	„	„
1904—1905	Staatsminister a. D. v. Krause, Exzellenz	„	„	Handelsrichter Heilmann	„
1905—1906	„	„	Kaiserl. Legationsrat z. D. vom Rath	„	„
1906—1907	„	„	„	„	„
1907—1908	„	„	„	„	„
1908—1909	„	„	„	„	„
1909—1910	Geh. Regierungsrat Prof. Flamm	„	„	„	„
1910—1911	„	„	Kommerzienrat Kamp	„	„
1911—1912	„	„	„	„	„
1912—1913	„	„	„	„	„
1913—1914	„	„	„	„	Dr. Grotewold (Geschäftsführer) i. V.: E. Wolff
1914—1915	„	„	„	„	
1915—1916	„	„	„	„	„
1916—1917	„	„	„	„	„
1917—1918	„	„	„	„	„
1918—1919	„	Kommerzienrat Stinnes	Geh. Baurat Prof. de Thierry	„	Dr. Grotewold Dr. Reichelt (Geschäftsführer)
1919—1920	„	„	„	„	„

Die Leiter des Zentral-Vereins 1869–1919

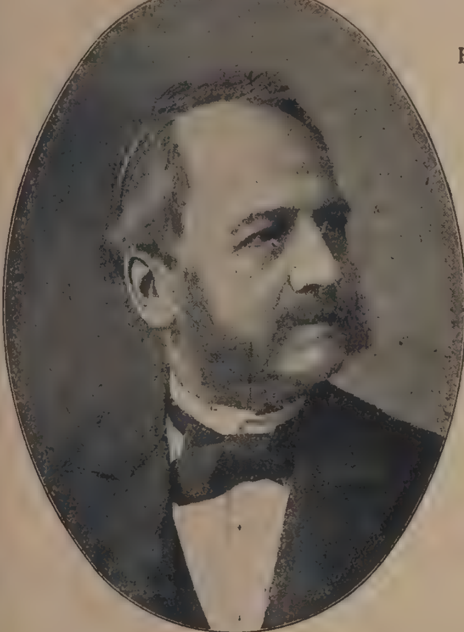


Dr. med. Wilhelm Löwe-Calbe
(I. Vorsitzender 1869—1870)
geb. 14. 11. 1814 gest. 2. 11. 1886




Baurat Friedr. Hoffmann-Siegersdorf
(I. Vorsitzender 1870—1871)
geb. 18. 10. 1818 gest. 3. 12. 1900

Dr. phil. Georg von Bunsen-Berlin
(I. Vorsitzender 1871—1874 und 1875—1885)
geb. 7. 11. 1824 gest. 21. 12. 1896



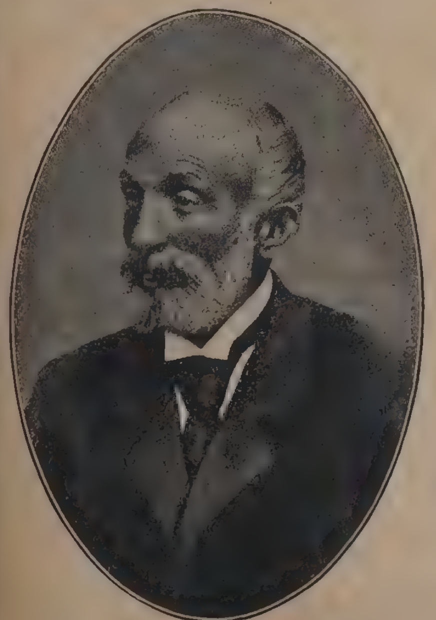
Prof. Dr. August Meitzen
(I. Vorsitzender 1874—1875)
geb. 16. 12. 1822 gest. 19. 1. 1910



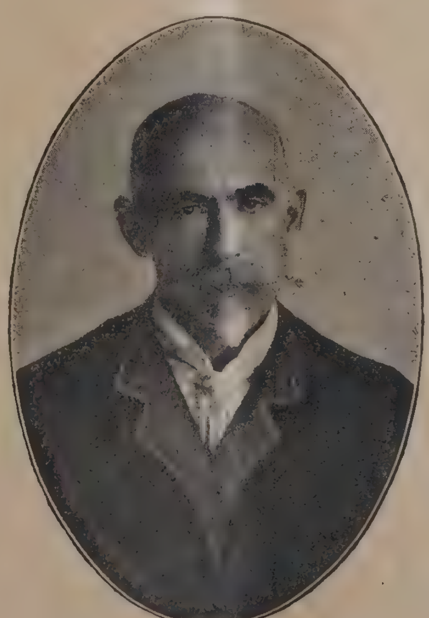
Fritz Harkort
(Gründer des Zentral-Vereins)
geb. 22. 2. 1793 gest. 6. 3. 1880



Prof. Julius Schlichting
(I. Vorsitzender 1885—1894)
geb. 23. 7. 1835 gest. 18. 11. 1894



Geh. Reg.-Rat Franz Wittich
(I. Vorsitzender 1895—1904)
geb. 16. 5. 1838 gest. 25. 11. 1904



Geh. Reg.-Rat Prof. Flamm
(I. Vorsitzender seit Januar 1910)
geb. 30. 7. 1861



Staatssekretär a. D. Geh. Justizrat
Dr. von Krause
(I. Vorsitzender 1904—1909) geb. 4. 4. 1852

Friedrich Harkort, der Gründer des Zentral-Vereins

Das Leben gilt nichts ohne die Treue!
Friedrich Harkort.

In dem märkischen Lande — jenem Teil Westfalens — wo, wie Moritz Arndt singt: „Der Märker Eisen reckt", auf dem Landsitze Harkorten in der Nähe von Wetter an der Ruhr erblickte Friedrich Harkort am 22. Februar 1793 das Licht der Welt.

Sein Wirken in der Heimat als Industrieller und Landwirt, als Förderer aller volkswirtschaftlichen Bestrebungen, seine Tätigkeit als Parlamentarier zu schildern, würde weit über den hier gesteckten Rahmen hinausgehen. Sein Wirken und Streben war ein gesegnetes, weil er stets das allgemeine Wohl im Auge hatte.

Hier wollen wir nur seine Beziehungen zu den Bestrebungen schildern, welche die Hebung der Binnenschiffahrt zum Zweck haben. Harkort war es, welcher zuerst die Anregung gab, einen Aufruf zur Bildung eines freien Vereins zur Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt zu erlassen.

In seinem kleinen Zimmerchen, welches er in Berlin damals bewohnte, pflegte er öfter seine näheren Freunde um sich zu versammeln, und hier war es, wo er im Sommer 1869 mit L. Berger, Prince Smith, Löwe-Calbe, Leon Faucher, G. von Bunsen und van den Wyngaert die grundlegenden Prinzipien erwog, auf denen ein solcher Verein aufgebaut werden müsse.

Harkort trat in erster Linie dafür ein, daß der Bau von Kanälen, so zu sagen vom Reservatgebiet in das allgemeine Gebiet hinübergeführt und so die Allgemeinheit dafür gewonnen werden müsse.

Welchen Erfolg er alsbald erzielte, das kennzeichnen wir in Kürze am besten durch Wiedergabe der Worte, welche sein Freund Louis Berger, langjähriger Abgeordneter für Witten, in der Biographie Harkorts (Verlag von Julius Baedecker, Leipzig 1891) über die Gründung unseres Vereins berichtet (Seite 617).

„Gegenüber so manchen fruchtlos gebliebenen Versuchen, die träge Masse zu gemeinsamer Belebung und Ausführung gemeinnütziger Dinge dauernd anzuregen, gewährte es Harkort große Genugtuung, als ein von ihm verfaßter „Aufruf zur Bildung eines freien Vereins zur Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt" vom 19. Juni 1869 in ganz Norddeutschland freudiger Zustimmung begegnete. Das Monopol der Eisenbahnen, das Bedürfnis nach billigen Frachten wie das Beispiel der Nachbarländer hatte die Faulen endlich aus ihrer Ruhe aufgerüttelt. Bereits in der ersten Zusammenkunft der Freunde der Sache konnte der noch heute blühende „Zentral-Verein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt" in Berlin begründet und in der am 29. und 30. Oktober des nämlichen Jahres stattfindenden Generalversammlung berichtet werden, daß der neuen Vereinigung 825 Mitglieder und 51 Magistrate, Handelskammern und sonstige Körperschaften beigetreten seien. Diese für deutsche Verhältnisse außerordentlich große Zahl von Interessenten für eine seither traurig vernachlässigte nationale Angelegenheit bewies, wie vollständig Harkorts Vorschlag das Richtige getroffen. Der „Kanalverein", wie er kurz genannt wird, hat sich seitdem stetig weiter entwickelt, ist das anerkannte Hauptorgan für alle auf Besserung bestehender und Schaffung neuer Wasserverbindungen gerichteten Bestrebungen geworden und hat wesentlich dazu beigetragen, dem Wasserverkehr bei den Behörden und beim Publikum dasjenige Ansehen wieder zu verschaffen, welches derselbe niemals hätte verlieren dürfen."

Wie tatkräftig Harkort auch vor dieser Zeit für die Hebung der Binnenschiffahrt gewirkt, das schildern nachstehende Ausführungen, welche der Gewerbeschuldirektor Dr. Holzmüller-Hagen in seinem am 27. Mai 1894 am Harkort-Denkmal bei Wetter a. d. Ruhr gehaltenen Vortrage gemacht hat. (Siehe Mitteilungen des Zentral-Vereins Juni/Juli-Heft 1894.)

„Vieles hat der alte Harkort geschaffen, geschaffen nicht zum eigenen Vorteile, sondern nur zum Wohle des Ganzen! Das Geldverdienen war seine Sache nicht, sondern das Anregen. Er holte den Puddelprozeß von England herüber und setzte ihn an die Stelle der alten mühsamen Herd-Frischarbeit; er führte den Walzprozeß ein, um Gewaltigeres zu ermöglichen als die kleinere Arbeit des Schmiedes am Wasserhammer; er bahnte den Eisenbahnen den Weg von Rheinland herüber nach Westfalen. Nie ließ er andere seine belehrenden Gedanken ausführen, sondern er selbst vollführte das Werk. Und war erst die Sache in den Sattel gehoben, dann überließ er, sich selbst zum Schaden, anderen die geschäftliche Ausbeutung. Harkort hatte, wie man sagte, das Bett gemacht, und die anderen legten sich hinein; er baute selbst den ersten Rhein-Seedampfer und führte ihn persönlich nach London hinüber trotz Hindernisse in Holland und Sturm auf See.

Der Rhein-Seedampfer von 1837, der sich im Novembersturme nach England hinüberkämpfte, war aber nicht die einzige Tat auf dem Sie besonders interessierenden Gebiete. Auch die Dampfschiffahrt der Oberweser hat auf Harkort als ihren Vorläufer zurückzublicken. Im Jahre 1835 schon hatte dieser den ersten Weserdampfer, der in Minden abzuliefern war, vollendet, und im Jahre 1836 führte er ihn persönlich nach Holland hinüber, über Deventer nach Kampen, durch die Zuider-See im Februarsturme nach Harlingen, und endlich durch die Watten der west- und ostfriesischen Inseln unter Abenteuern aller Art nach Bremen. Einen vollen Monat dauerte die Fahrt von Ruhrort bis zur alten Hansastadt. Dort mußten 100 Taler gezahlt werden, damit der Pächter der Schiffsmühlen auf eine Stunde eine solche stillsetzte, um dem Dampfer Raum zu schaffen. Durch die enge Brücke in Hoya konnte der Dampfer nicht mit dem Radkasten passieren, der abgenommen werden mußte. In Schweringen, zwischen Hoya und Nienburg, ließ der Fährmann das Drahtseil der Fähre nicht nieder, weil er bloß bei Segelschiffen, den sogenannten Weserböcken, dazu verpflichtet war. Nach vergeblichen Verhandlungen ging Harkort mit dem Dampfer zurück, um Anlauf zu nehmen, ließ tüchtig feuern, dampfte mit Hochdruck stromauf — ein Ruck, und das Fährseil war zerrissen und mit ihm riß ein Stück des kleinstaatlichen Partikularismus entzwei. Nun begann die Verfolgung des Dampfers durch reitende Gendarmen. Als aber erst die Liebenauer Steine, ein uraltes Schiffshindernis, mit einiger Havarie überwunden waren, ging es bald über die Grenze und nach einer Fahrt von 5 Wochen war Minden erreicht. Kanonendonner und der Jubel einer gewaltigen Volksmenge begrüßten den ersten Dampfer auf der Oberweser.

Und nun kommen Harkorts Bestrebungen für den Rhein-Weser-Elbe-Kanal, für den Dortmund-Ems-Kanal, für die Ruhr- und Lippe-Schiffahrt. Er selbst spielte den Landmesser, nivellierte die Ruhrstrecke von Witten bis Hagen und arbeitete einen fertigen Kanalisierungsplan aus, von dem sich Nachrichten in den Akten des technischen Vereins befinden" usw.

So möge denn das Andenken dieses hervorragenden Kämpfers für unsere Bestrebungen fernerhin aufs neue unter uns lebendig sein und sein Beispiel weitere Nachfolge im zweiten Halbjahrhundert des Vereins erwirken. Dr. Reichelt.

Die bisherigen Vorsitzenden des Zentral-Vereins

Von Dr. Reichelt

Dr. med. Wilhelm Loewe (Calbe)
(I. Vorsitzender von 1869 bis 1870)

wurde am 14. November 1814 in Olvenstedt bei Magdeburg geboren und studierte nach beendeter Gymnasialbildung in Halle a. S. 1848 war er Mitglied des Frankfurter Parlaments für den Kreis Calbe und Präsident des Rumpfparlaments in Stuttgart. Infolge der Ereignisse, welche bei und nach Auflösung dieser Körperschaft eintraten, und die zu einer Verurteilung Loewes zu lebenslänglicher Zuchthausstrafe wegen Beteiligung an Bestrebungen, welche auf den Umsturz des Deutschen Bundes gerichtet gewesen, durch das Obertribunal führten, war er ausgewandert und lebte zuerst zwei Jahre in der Schweiz, dann ebenso lange als Arzt in London und endlich acht Jahre als solcher in Newyork; erst nach der Amnestie vom 11. Januar 1861 konnte er zurückkehren. Von 1863 bis 1867 vertrat er den Kreis Bochum-Dortmund im preußischen Abgeordnetenhause, von 1868 bis 1870 den 1. Wahlkreis Berlin und seit 1873 wieder Bochum. Bis 1876 war er 1. Vizepräsident des Abgeordnetenhauses und von 1867 bis 1881 Mitglied des Norddeutschen, später des Deutschen Reichstags für Arnsberg-Bochum. Er starb am 2. November 1886.

Baurat Friedrich Hoffmann
(I. Vorsitzender von 1870 bis 1871)

weltbekannt unter dem Namen „Ringofen-Hoffmann", welcher ihm als Erfinder des Ringofens zur Unterscheidung von den vielen Namensvettern beigelegt wurde.

Von Natur hervorragend für höhere ideale Zwecke berufen, wurde Hoffmann, nachdem er längere Zeit als Baubeamter bei der damaligen Berlin-Hamburger Eisenbahn tätig gewesen war, in das gewerbliche Leben gedrängt.

Hoffmann hat, bei umfassenden technischen Kenntnissen, stets große Begabung für Beobachtung der Natur gezeigt und unter Bewahrung eines kindlich reinen Gemüts sich überall als edler und tüchtiger Mensch bewährt.

Baurat Friedrich Hoffmann wurde geboren am 18. Oktober 1818 zu Gröningen bei Halberstadt, Provinz Sachsen, woselbst sein Vater Schullehrer war. 1833 kam er in das Gymnasium zu Halberstadt und verließ 1837 die Anstalt, um noch ein Jahr lang in der französischen Schweiz sich in der französischen Sprache auszubilden. 1838 trat er bei seinem ältesten Bruder, dem Bauinspektor C. W. Hoffmann, der damals bei der Königl. Regierung zu Posen

arbeitete, als Eleve der Baukunst ein, machte 1841 sein erstes Examen und ward von dem späteren Finanzminister und Gründer der Discontobank, Herrn David Hansemann, als Hilfsarbeiter für Eisenbahn-Vorarbeiten in Westfalen engagiert. 1843 bezog Hoffmann die Kgl. Allgemeine Bauschule, jetzige Technische Hochschule, und wurde 1845 beim Bau der Berlin-Hamburger Eisenbahn beschäftigt, bei der er auch bis 1857, in den letzten Jahren als Assistent und Stellvertreter des technischen und Betriebsdirektors, verblieb.

Es fehlte nicht viel, so wäre er ins Wasserbaufach gekommen. Er hatte mit dem Maschinenfabrikanten L. Schwarzkopf ein Patent auf einen von ihm erfundenen hydraulischen Bagger erhalten und mit einem Deichverbande bereits einen Vertrag abgeschlossen, um die Schwarze Elster auf zehn Meilen Länge möglichst gerade zu legen und einzudeichen. Als die Genehmigung des Vertrages seitens des Ministeriums zu lange auf sich warten ließ, verzichteten beide jungen Männer auf den Vertrag, zumal sich inzwischen schon jeder anderen Aufgaben zugewandt hatte.

Hoffmann bewarb sich 1858 zuerst in Wien, dann in Berlin um ein Patent auf einen von ihm seit Jahren schon erdachten Brennapparat für Ziegel und Kalk, den „Ringofen", und erhielt sowohl ein österreichisches als auch ein preußisches Patent auf diesen für die keramischen Industrien so hochwichtig gewordenen Apparat.

Nachdem der erste Ringofen 1858 und 1859 zu Scholwien bei Stettin erbaut und dadurch seine Brauchbarkeit jedermann vor Augen geführt war, fand derselbe bald Aufnahme und Anerkennung. Hoffmann rief dann 1865 alle sich für das Ziegeleifach Interessierenden zur Gründung eines Ziegler-Vereins auf, dessen Vorsitzender er bis 1882 wurde. Der Verein nahm den Namen „Deutscher Verein für Fabrikation von Ziegeln, Tonwaren, Kalk und Cement" an; er richtete seine Tätigkeit auf die Fabrikation aller keramischen Waren, soweit sie dem Baufach dienen, sowie auf die dabei benutzten Maschinen und Geräte usw. und wurde dadurch wohl zu einem wesentlichen Teile der große Aufschwung der baukeramischen Industrie und die künstlerische und technische Entwicklung derselben mit herbeigeführt.

Der genannte Verein gab von 1870 ab eine keramische Zeitschrift „Die Deutsche Töpfer- und Ziegler-Zeitung" heraus.

Da Versuchsanstalten oder Laboratorien für die Ziegelindustrie damals noch nicht bestanden, faßte Herr Friedrich Hoffmann den Entschluß, ein eigenes Laboratorium einzurichten. Was dieses Laboratorium geleistet hat, zeigen die in der baukeramischen Industrie tätigen Chemiker, die entweder früher dem Laboratorium angehörten oder doch von solchen ausgebildet worden sind, die im Laboratorium lange Zeit beschäftigt waren.

Herrn Baurat Friedrich Hoffmann, der selbst mehrere eigene Ziegeleien besaß, ist auch von Allerhöchster Stelle die gebührende Anerkennung für seine segensreiche Tätigkeit zuteil geworden. Im Oktober 1884 verlieh ihm der hochselige Kaiser Wilhelm I. den Königlichen Roten Adler-Orden IV. Klasse, im Mai 1888 ernannte ihn der hochselige Kaiser Friedrich zum Baurat und am 22. März 1894 verlieh ihm Se. Majestät der Kaiser und König Wilhelm II. den Königlichen Kronenorden III. Klasse.

Außer diesen ihm von seinen Landesfürsten verliehenen Auszeichnungen hatte Herr Friedrich Hoffmann noch zahlreiche weitere Anerkennungen, bestehend in goldenen und silbernen Medaillen usw, erhalten, darunter im Jahre 1862 in London die Medaille honoris causa, 1867 den Grand Prix in Paris, 1872 die goldene Medaille in Moskau, 1873 die Fortschritts-Medaille in Wien und 1893 Diplom und Medaille in Chikago. Seit 1882 war Baurat Hoffmann Vorsitzender des Deutschen Ziegler- und Kalkbrenner-Vereins und als solcher fortgesetzt bestrebt, seine Arbeit dem Wohle der keramischen Industrien zu widmen.

Baurat Hoffmann gehörte zu den Begründern des Zentral-Vereins, also zu den Wenigen, welche vor nunmehr 50 Jahren einer wuchtigen widerstrebenden Masse gegenüber die Herstellung und Vervollständigung eines Wasserstraßennetzes für die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands als notwendig erkannten. Er hat als Vorsitzender wie als Ausschußmitglied durch seine feinfühlige, freundliche und ernste Tätigkeit die Zwecke des Vereins auch unter den schwierigsten Verhältnissen eifrigst und wesentlich gefördert. Er war ein treuer und tüchtiger Mann und starb nach ganz kurzer Krankheit am 3. Dezember 1900 in Berlin.

Prof. Dr. August Meitzen

Kaiserlicher Geheimer Rat a. D.

(I. Vorsitzender von 1874 bis 1875)

wurde am 16. Dezember 1822 zu Breslau geboren. Bereits auf dem Gymnasium beschäftigte er sich vornehmlich mit Geographie und Mineralogie und hörte auf den Universitäten Breslau, Heidelberg und Tübingen neben seinem juristischen Studium auch Naturwissenschaft und Technologie, auch unternahm er Reisen in die Fabrikbezirke Süddeutschlands und der Schweiz.

Im Jahre 1848 promovierte er mit einer Schrift über die Uhrenindustrie des Schwarzwaldes. Nach abgelegten juristischen Prüfungen arbeitete er 1849 in Münster, 1850 in Breslau als Regierungsreferendar; wurde 1850 und 1851 ein Jahr lang mit der Vertretung des Deichregulierungskommissars für Schlesien beauftragt, in welcher Zeit er die Einleitungsarbeiten für fast alle Deichverbände der Oder in Schlesien vorzunehmen hatte. Später verwaltete er durch drei Jahre das Bürgermeisteramt der Stadt Hirschberg, und war dann vom Jahre 1856—1865 Spezialkommissar der Generalkommission zu Breslau und zugleich auch in den Kreisen Breslau und Strehlen Grundsteuerregulierungskommissar. 1865 wurde Meitzen nach Berlin zur Bearbeitung des Werkes über den „Boden und die landwirtschaftlichen Verhältnisse des Preußischen Staates" berufen, und 1866 zum Regierungsrat und Mitglied des Preußischen Statistischen Bureaus ernannt. 1872 wurde er Geheimer Regierungsrat und erstes Mitglied des Statistischen Amtes des Deutschen Reiches; 1875 außerordentlicher Professor für Statistik und Nationalökonomie an der Universität Berlin.

1870 trat er dem Verein zur Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt bei, und schrieb „Topographische Erwägungen über den Bau von Kanälen in Deutschland". Von 1872 bis 1882 hat er alle auf Binnen- oder Seeschiffahrt bezüglichen Erhebungen der Reichsstatistik, insbesondere auch das beschreibende Verzeichnis der deutschen Wasserstraßen, Band XV der Statistik des Deutschen Reiches, bearbeitet.

1885 erschien von ihm „Die Frage des Kanalbaues in Preußen"; 1890 der erste Teil des 39. Bandes der Statistik des Deutschen Reiches „Die Stromgebiete des Deutschen Reiches", hydrographisch und orographisch dargestellt mit beschreibendem Verzeichnis der deutschen Wasserstraßen; „Gebiet der Ostsee". Mit der Bearbeitung des Teils II Elbe, Weser und Ems und des Teiles III Rhein und Donau, war Meitzen, obwohl seit 1882 verabschiedet, noch später in amtlichem Auftrage beschäftigt.

1894 veröffentlichte er im V. Bande des Werkes über den „Boden und die landwirtschaftlichen Verhältnisse des Preußischen Staates" eine Darstellung aller dieser Stromgebiete, nach Terraingestaltung, Höhenlage und Wasserverhältnissen, mit drei Uebersichtskarten.

Anläßlich des 25jährigen Stiftungsfestes des Zentral-Vereins wurde er zu dessen korrespondierendem Mitglied ernannt. Er starb am 19. Januar 1910. Der Heimgegangene hat ein rastloses Leben hinter sich, eine Fülle von Arbeit hat er geleistet und mit Genugtuung konnte er auf sein Lebenswerk schauen. War auch sein Blick in den letzten Jahrzehnten mehr und mehr auf landwirtschaftliche Ziele gerichtet, so blieb er dem Zentral-Verein durch seine hydrographischen Arbeiten nahe bis zum Tode, der ihn von uns genommen. Sein Andenken werden wir alle Zeit in hohen Ehren halten.

Dr. phil. Georg von Bunsen (Berlin)

I. Vorsitzender von 1871 bis 1874 und 1875 bis 1885)

geboren 7. November 1824 im preußischen Gesandtschaftshause auf dem Kapitol zu Rom. Bis zum zwölften Jahre wurde er in Rom durch Privatlehrer erzogen, kam dann nach Schulpforta und machte später seine akademischen Studien in Berlin und Bonn.

Durch ein langjähriges Augenleiden an der Ergreifung des gewählten Berufes als akademischer Lehrer verhindert, machte er nach einem mehrjährigen Aufenthalt bei seinem Vater Christian Carl Josias Freiherr von Bunsen größere Reisen in Italien, Frankreich usw. Seit Mai 1862 bis 1879 war er unausgesetzt Mitglied des preußischen Abgeordnetenhauses, vertrat zuerst Bonn-Rheinbach, dann Lennep-Solingen, später Mettmann.

Im Norddeutschen Reichstage vertrat er von 1867 bis 1870 den Kreis Solingen und denselben Kreis im Reichstage von 1871 bis 1874, lehnte wegen Erkrankung die Wiederwahl ab und nahm 1876 das Mandat für den Kreis Hirschberg-Schönau an, welches er bis 1886 innehatte.

Neben seiner parlamentarischen Wirksamkeit war er literarisch sehr tätig, ganz besonders aber widmete er gemeinnützigen Bestrebungen in verschiedenen Vereinen seine Arbeitskraft. So war er Schriftführer des 1867 vom damaligen Kronprinzen gegründeten „Hilfsvereins für Ostpreußen". (Se. Kaiserl. Hoheit der Kronprinz Friedrich Wilhelm (später Kaiser Friedrich) stand in besonders nahen freundschaftlichen Beziehungen zu Bunsen.) Unter vielen anderen freiwillig übernommenen Ehrenämtern in großen Vereinen und Körperschaften heben wir nur folgende hervor: Er war stellvertretender Vorsitzender der „Kaiser-Wilhelm-Stiftung für deutsche Invaliden", Vorstandsmitglied des „Berliner Hilfsvereins für die Armee im Felde 1870/71", Ausschußmitglied der „Afrikanischen Gesellschaft", Erster Vizepräsident des „Deutschen Fischereivereins", Verwaltungsrat im „Berliner Verein für Obdachlose" usw. Daß Herr von Bunsen daneben noch in so hervorragender Weise als erster Vorsitzender des Zentral-Vereins tätig gewesen ist, muß um so mehr bewundert werden, als seine Gesundheit jahrelang eine schwankende war.

Der Zentral-Verein hat die Gelegenheit benutzt, welche die Feier des 25jährigen Stiftungsfestes bot, um Herrn von Bunsen einen erneuten Beweis zu geben, wie sehr das, was er für den Verein speziell und für die Hebung der deutschen Binnenschiffahrt im allgemeinen geleistet hat, bei den Mitgliedern in dankbarer Erinnerung stand, indem er ihn zum korrespondierenden Mitgliede ernannte.

Er starb am 21. Dezember 1896 in London, wo er zu kurzem Besuch bei Verwandten weilte. Der Zentral-Verein wird sein Andenken stets in Ehren halten; sein Name ist mit der Geschichte des Vereins für immer aufs engste verknüpft.

Professor Julius Schlichting
(I. Vorsitzender von 1885 bis 1894)

wurde als zweiter Sohn des Königl. Kreisbaumeisters Leopold Schlichting am 23. Januar 1835 zu Gmünd in der Eifel geboren, In Berlin, woselbst sein Vater im Jahre 1845 das Baumeisterexamen ablegte, besuchte er eine Rektoratsschule. Infolge abermaliger Versetzungen seines Vaters nach Berleburg, Winterberg und Marsberg sandte ihn dieser auf das Progymnasium zu Brilon in Westfalen, welches Schlichting als Untersekundaner verließ, um alsdann das Realgymnasium zu Malmedy in der Eifel zu beziehen. Letzteres verließ er am 1. April 1852 und bezog das Realgymnasium zu Siegen in Westfalen. Nachdem er sein Abiturium gemacht, trat er bei seinem Vater, welcher als Königl. Kreisbaumeister nach Strasburg in Westpreußen versetzt worden war, am 1. April 1854 als Baueleve ein und wurde hier bis zum 1. April 1855 mit Ornamentzeichnungen und kleinen Entwürfen im Hochbau beschäftigt. Vom 1. April bis 1. Oktober 1855 wurde er alsdann von dem damaligen Landbauinspektor Koch in Marienwerder mit der Bauleitung eines Pfarrhauses betraut. Gegen Mitte Oktober desselben Jahren wurde Schlichting auf der Königl. Bau-Akademie zu Berlin immatrikuliert. Er verließ sie im November 1857 nach bestandenem Bauführerexamen. Von nun an begann, da sein Vater den Seinigen um diese Zeit entrissen wurde, der Kampf nicht allein um das eigene Dasein, sondern es trat auch an ihn die Notwendigkeit heran, für die Hinterbliebenen zu sorgen, welche mittellos zurückgelassen waren. Die Kgl. Regierung zu Marienwerder, welcher die traurige Lage der Familie Schlichting nicht unbekannt geblieben war, übertrug dem jungen Bauführer in dankenswerter Weise die Verwaltung des Kreisbauamts Strasburg, ebenso betrauten die Kreisstände zu Strasburg den jungen Techniker mit der Ausführung von Chausseebauten. Bis zum Oktober 1860 hatte Schlichting nicht allein für den Unterhalt seiner Mutter und die weitere Erziehung seiner Geschwister Sorge getragen, sondern sich sogar ein kleines Kapital erspart, mit welchem ausgerüstet er nunmehr das Studium zum Baumeisterexamen aufnehmen konnte. Nach zwei Jahren — nach welcher Zeit er am 15. August 1861 zum Bauführer ernannt wurde — legte er am 16. Juni 1863 das Examen als Baumeister ab und trat zu Sagan in Schlesien als solcher eine Stelle an, in welcher ihn anfänglich nur Chausseebauten beschäftigten. In den nächstfolgenden Jahren bis 1870 war er diätarisch bei den Oder-Regulierungsarbeiten im Kreise Freistadt und Grünberg beschäftigt und war ihm Neusalz a. O. als Wohnsitz angewiesen.

Am 15. Januar erfolgte seine Berufung als Wasserbau-Bezirksingenieur nach Metz, woselbst er bis zum 1. August 1873 vornehmlich am Bau des Mosel-Kanals von Arnaville nach Metz tätig war. Er wurde sodann nach Tilsit als Wasserbauinspektor zur Regulierung der Memel berufen, welche er nach der von ihm gegebenen Anregung und eigenem System, was sich sehr gut bewährt hat, ausführte. — Am 1. Januar 1876 kam er als Wasserbauinspektor nach Wesel, woselbst er besonders als Ober-Deichinspektor am Niederrhein wirkte.

Von hier wurde er am 1. Oktober 1879 auf das Hauptfeld seiner Tätigkeit berufen, indem er zum etatsmäßigen Professor des Wasserbaus an der Kgl. Techn. Hochschule zu Berlin ernannt wurde. Ein ebenso vielseitiges wie gesegnetes Wirken entfaltete er hier als Lehrer und Leiter der heranwachsenden jungen Wasserbautechniker die Liebe und Verehrung seiner Schüler blieb ihm auch nach dem Austritt aus der Hochschule, ja über sein Grab hinaus bewahrt.

In seiner amtlichen Stellung wirkte er außerdem 1888 und 1889 als Rektor der Hochschule und verschiedene Male berief ihn das Vertrauen seiner Kollegen zum Abteilungsvorsteher in den Senat der Anstalt.

Für seine Tätigkeit als Rektor wurde Schlichting durch Verleihung des Roten Adler-Ordens 4. Klasse ausgezeichnet. Er war mit Erfolg für eine günstigere Regelung der Rangfrage zwischen den Angehörigen des Lehrkörpers der Hochschule und anderen höheren Beamtenklassen bemüht gewesen, hatte eine Verbesserung verschiedener Gehälter bzw. Kollegiengelder durchgesetzt und wirkte bei Festsetzung der Amtstracht für den Rektor mit.

Die Ausführung einer Lieblingsidee von ihm, nämlich die Errichtung einer Wasserbaulich-Technischen Versuchsanstalt, zu der er wiederholt angeregt, sollte er leider nicht mehr erleben. Sie ist im wesentlichen nach seinen Entwürfen und Plänen von der Ministerial-Baukommission ausgeführt worden.

Schlichtings außeramtliches Wirken war fast noch vielseitiger und ebenfalls sehr erfolgreich.

Seine Verdienste als langjähriger erster Vorsitzender des Zentral-Vereins sind unseren Mitgliedern bekannt, ebenso, daß er stets zu den Vizepräsidenten auf den internationalen Binnenschiffahrts-Kongressen gehörte, auf welch letzteren er namentlich für Festlegung der Normalprofile der Flußläufe und Kanäle wirkte. Häufig wurde er zur Erstattung von umfangreichen Obergutachten bei Prozessen von den Gerichten beauftragt. — So bei Streitfragen infolge der Inster-Regulierung, des Weichsel-Durchbruchs usw. und zur Vertretung der Interessen der Städte Leipzig, Breslau u. a. in wasserbautechnischen Angelegenheiten.

Zahlreiche Aufsätze in Zeitschriften und Einzelschriften, darunter Werke von bleibender Bedeutung, legen ebenso sehr Zeugnis ab von der hohen Begabung und dem umfangreichen Wissen der Verfassers, wie von dessen eisernem Fleiße. U. a. war Schlichting Mitherausgeber und Mitarbeiter beim „Handbuch der Ingenieur-Wissenschaften“ (Verlag von Engelmann, Leipzig) seit 1878 tätig.

Besonders interessant und vorbildlich für andere Flußregulierungen sind die von ihm entworfenen „Bestimmungen und Berechnungen der erforderlichen Breite usw. zur Regulierung des Memelstromes“.

Erwähnt möge auch noch sein, daß es Schlichting war, welcher als erster die Anregung zur Errichtung eines Reichsstromamtes und eines Reichsverkehrsministeriums gegeben hat. (Siehe Deutsche Bauzeitung 1875.)

Er starb am 18. November 1894. Behufs dauernder Ehrung des Andenkens dieses langjährigen und verdienstvollen Vorsitzenden hat der Zentral-Verein Anfang 1895 eine „Schlichting-Stiftung“ begründet, welche durch freiwillige Gaben aus Mitgliederkreisen und einer Zuwendung seitens der Gattin des Verstorbenen gebildet wurde. Aus dem Zinserträgnis dieser Stiftung soll in jedem vierten Jahre ein Ehrenpreis von 1000 M demjenigen Bewerber gewährt werden, welcher eine Preisaufgabe aus dem Gebiete des Binnenschiffahrtswesens am besten löst. Die nächste Preisaufgabe soll in diesem Jahre ausgeschrieben werden.

Geheimer Regierungsrat Franz Wittich

war am 16. Mai 1838 als Sohn des Kunsthändlers Wittich zu Berlin geboren, studierte in den Jahren 1858 bis 1861 in Heidelberg die Rechtswissenschaften und bestand 1868 das Assessor-Examen. Unmittelbar darauf unternahm er zum Zwecke der Erholung eine Reise nach Spanien und Algier. Ursprünglich Gerichtsassessor, hatte er die Absicht, in die Verwaltung überzutreten, und so wurde er am 1. März 1868 in die Königliche Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld berufen. 1869 wurde er zum Regierungsassessor ernannt und vom Mai 1870 an bei der Königlichen Direktion der „Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn“ beschäftigt, wo er eine Reihe von Jahren tätig war. Am 2. Juli 1875 wurde er zum Regierungsrat ernannt und 1880 zum Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebs-Amtes Berlin—Dresden befördert. Im folgenden Jahre vertauschte er diese Stellung mit derjenigen des Direktors des Königlichen Eisenbahn-Betriebs-Amtes zu Bremen; im April 1884 zur Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Berlin versetzt und mit Wahrnehmung der Funktionen des Dirigenten der II. Abteilung betraut und am 18. März 1885 zum Oberregierungsrat ernannt. In dieser letzteren Stellung hat Geheimrat Wittich das so wichtige Tarifdezernat zu verwalten gehabt. Im Nebenamte war er hier gleichzeitig ständiger Vorsitzender der Tarif-Kommission der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, deren Sitzungen er fast ein Jahrzehnt geleitet hat.

Im Mai 1895 wurde Oberregierungsrat Wittich bei den Organisationsänderungen in der preußischen Eisenbahn-Verwaltung nach mehr als 25jähriger Tätigkeit im Eisenbahndienste zur Verfügung gestellt und erhielt bei diesem Anlasse den Titel Geheimer Regierungsrat mit dem Range der Räte III. Klasse. Im Oktober 1903 erhielt er den endgültigen Abschied. —

Dem Heere gehörte der Verstorbene als Premierleutnant der Landwehr gleichfalls eine lange Reihe von Jahren an. Den Feldzug von 1864 gegen Dänemark machte er in der Ersatzabteilung im Trainbataillon des III. Armeekorps unter Oberstleutnant Troschel mit, und im Feldzuge 1866 stand er im 6. Schweren Reiter-Regiment in der Division des Generalleutnants von der Mülbe.

Die Verdienste des Geheimrats Wittich während der langjährigen Tätigkeit in den verschiedensten Zweigen der Eisenbahn-Verwaltung wurden durch eine große Anzahl von Auszeichnungen gewürdigt.

Nachdem Geheimrat Wittich aus dem Staats-Eisenbahndienste ausgeschieden war, wandte er sein Interesse den Fragen der Binnenschiffahrt zu, in einer Zeit, wo die Idee des Ausbaues der preußischen Wasserstraßen und der Herstellung des Mittellandkanals die weitesten Kreise bewegte.

Als im Jahre 1895 der erste Vorsitzende des „Zentral-Vereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt“, Professor Schlichting, sein Amt niederlegte, wurde Geheimrat Wittich zum ersten Vorsitzenden ernannt, und ihm war es, bald nach dieser seiner Wahl vergönnt, die so würdig verlaufene Feier des 25jährigen Jubiläums des Zentral-Vereins zu leiten.

An der Spitze des Vereins war Geheimrat Wittich bemüht, das Ansehen desselben nach Kräften zu fördern und die wichtigen Aufgaben, die der Verein sich gestellt hat, einer Lösung entgegen zu führen.

Aber auch über die Grenzen unseres Vaterlandes hinaus wandte sich sein Blick. Im Jahre 1896 war er einer derjenigen, die sich an der Gründung des Deutsch-Oesterreich-Ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt beteiligten, und unter seiner Leitung wurde diese neue Körperschaft in Dresden ins Leben gerufen, wie denn auch der Vorstand des Zentral-Vereins dank seinem Ansehen bei den übrigen Körperschaften zum Geschäftsführenden Vorstande des Verbandes ernannt wurde.

In der Leitung des Zentral-Vereins sowie des Deutsch-Oesterreich-Ungarischen Verbandes hat Geheimrat Wittich eine unermüdliche Tätigkeit entfaltet und überall fördernd eingegriffen.

Unter ihm hat der Zentral-Verein nach innen und nach außen eine gedeihliche Entwicklung genommen. Zunehmende Kränklichkeit veranlaßte aber Geheimrat Wittich im Jahre 1902 leider, auch den Vorsitz in beiden Körperschaften niederzulegen, nachdem er noch auf dem IV. Binnenschiffahrtskongresse als zweiter Stellvertretender Vorsitzender der „Abteilung für Binnenschiffahrt" tätig gewesen war.

In seiner Eigenschaft als erster Vorsitzender des Zentral-Vereins wurde er auch in die deutsche Abteilung des auf dem Düsseldorfer Binnenschiffahrtskongresse gegründeten Internationalen Verbandes für Schiffahrtskongresse berufen und nahm trotz seines angegriffenen Gesundheitszustandes an den Sitzungen des Geschäftsführenden Ausschusses des Verbandes in Brüssel wiederholt teil.

Anläßlich der Niederlegung seines Amtes als erster Vorsitzender des Zentral-Vereins wurde Geheimrat Wittich in Anerkennung seiner Verdienste um diesen von der ordentlichen Hauptversammlung 1903 zum Ehrenmitgliede ernannt. Auch nach seiner Amtsniederlegung nahm er mit großer Regelmäßigkeit an den Sitzungen des Zentral-Vereins teil und verfolgte seine Arbeiten mit unermüdlichem Interesse.

Er starb am 25. November 1904 plötzlich an einem Herzschlag. Dem Verewigten wird in den Kreisen unserer Mitglieder alle Zeit ein ehrendes Andenken bewahrt bleiben.

Der engere Vorstand im Jubeljahre 1919

Geh. Reg.-Rat Prof. O. Flamm
I. Vorsitzender seit 19. 1. 1910

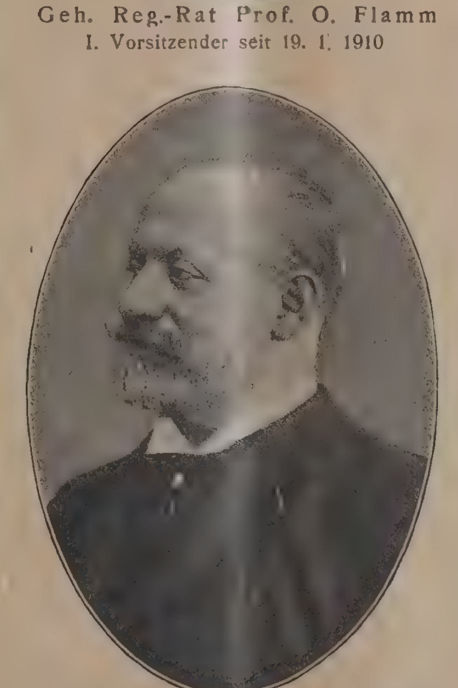


Kommerzienrat Gustav Stinnes
I. stellvertr. Vorsitzender seit 26. 6. 1918



Geh. Baurat G. de Thierry
II. stellvertr. Vorsitzender seit 26. 6. 19'8





Handelsrichter Hugo Heilmann
Schatzmeister seit 28. 5. 1903

Exzellenz P. von Krause,

Staatssekretär a. D. des Reichsjustizamtes, wurde am 4. April 1852 zu Karbowo im Kreise Strasburg in Westpreußen geboren. Nach Absolvierung des Gymnasiums in Thorn studierte er auf den Universitäten Leipzig, Heidelberg und Berlin Jura, bestand im Jahre 1873 sein Referendarexamen, 1877 seinen Doktor juris in Göttingen, 1878 das Staatsexamen und ließ sich 1880 als Rechtsanwalt nieder. Im Jahre 1887 wurde er Notar. Er war von 1900 bis 1917 Mitglied des Vorstandes im Reichsjustizamt, dessen Staatssekretär er von August 1917 bis Februar 1919 gewesen ist.

Schriftstellerisch war er durch Herausgabe des Kommentars zum preußischen Einkommensteuergesetz vom 24. 6. 1891 und durch kleinere Schriften steuerwissenschaftlichen und steuerpolitischen Inhalts tätig. Er ist Mitglied des Gesamtwasserstraßenbeirats.

Exzellenz v. Krause blickt auf eine erfolgreiche parlamentarische Tätigkeit zurück. Er war lange Jahre nationalliberaler Abgeordneter und Vizepräsident des preußischen Abgeordnetenhauses. Auch dem Preußenparlament gehört er als Vertreter des Wahlkreises I Ostpreußen als Mitglied der Deutschen Volkspartei an.

Seine großen Verdienste um die deutsche Binnenschiffahrt und um den Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, dessen erster Vorsitzender er in den Jahren 1904—1909 war, wurden durch Verleihung der Ehrenmitgliedschaft am 8. Dezember 1909 anerkannt.

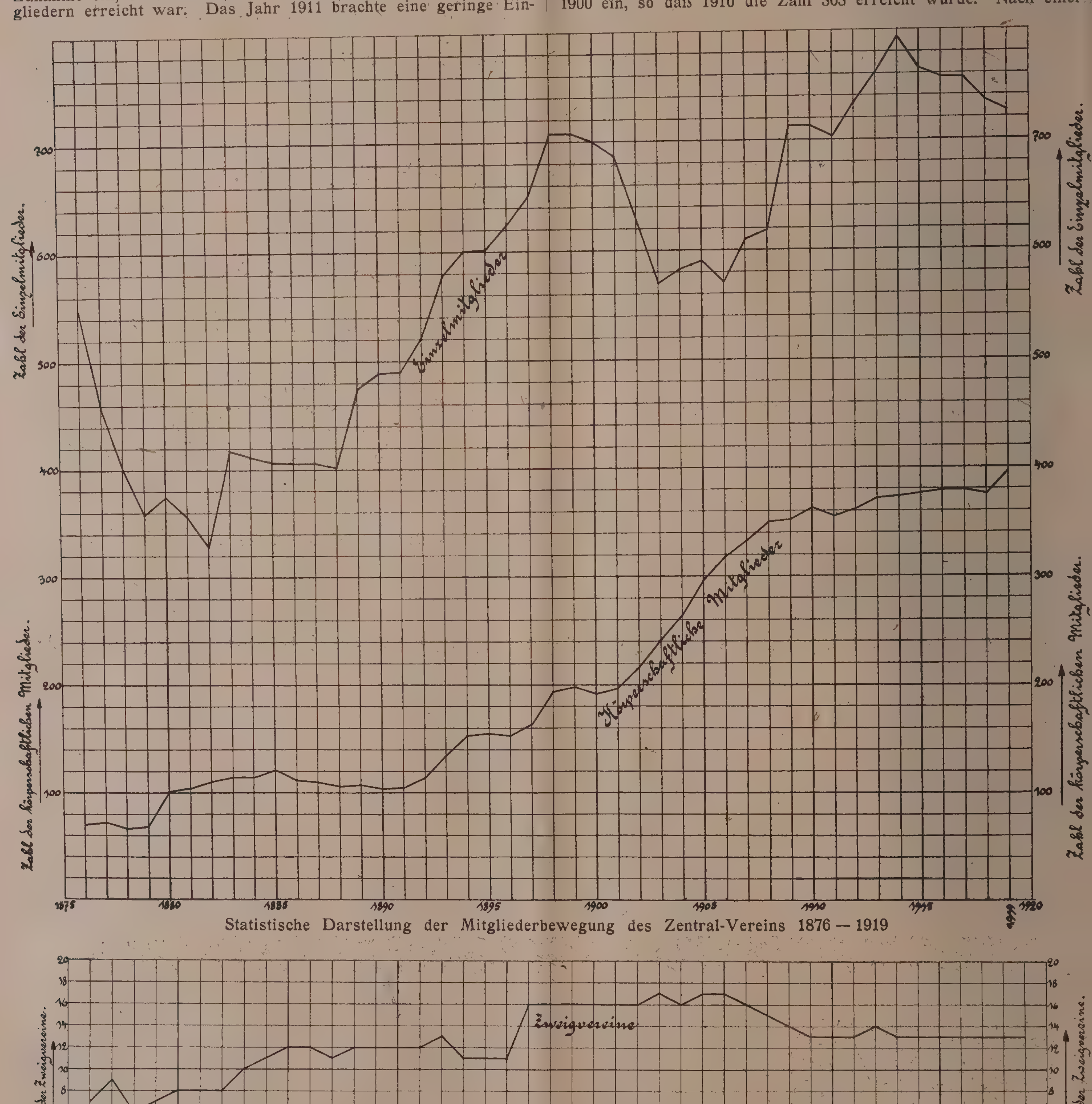
Statistische Darstellung der Mitgliederbewegung des Zentral-Vereins 1876—1919

Von Dr. Reichelt

Eine genaue Feststellung der Anzahl der Mitglieder des Zentral-Vereins seit den ersten Jahren seines Bestehens ist leider nicht möglich, da sämtliche Unterlagen hierfür fehlen. Im Jahre 1876, dem ersten Jahre, für das eine Bestandsaufnahme vorhanden ist, hatte der Verein 548 Einzelmitglieder, 70 körperschaftliche Mitglieder und 7 Zweigvereine.

Die Zahl der Einzelmitglieder nahm mit Ausnahme des Jahres 1880 bis zum Jahre 1883 dauernd ab, wo ein Tiefstand von nur 328 Einzelmitgliedern zu verzeichnen war. Von da ab stieg die Mitgliederzahl mit Ausnahme der Jahre 1884 bis 1888 fortgesetzt und erreichte 1898/99 einen Bestand von 708 Einzelmitgliedern. Nach einem Fallen bis zum Jahre 1903 auf 570 ist ein Steigen 1905 auf 590 und ein abermaliges Fallen 1906 auf 571 festzustellen. Nun setzt eine erfreuliche Zunahme ein, so daß 1909/10 ein Mitgliederbestand von 713 Mitgliedern erreicht war. Das Jahr 1911 brachte eine geringe Einbuße von 10 Mitgliedern und von da ab ist in schneller Folge ein Aufsteigen bis zum Höchstbestand von 793 Einzelmitgliedern im Jahre 1914 eingetreten. Leider brachte der Krieg wie allen Vereinen auch unserm Verein eine Einbuße seines Mitgliederbestandes durch Austritt und Tod, im ganzen von 88 Mitgliedern, so daß 1918 am Jahresschluß der Bestand 705 betrug. Seit Beginn dieses Jahres ist wieder ein erfreuliches Steigen zu bemerken, so daß die Zahl bereits wieder eine Höhe von 726 erreicht hat.

Im Gegensatz zu den Einzelmitgliedern ist die Zahl der körperschaftlichen mit ganz geringen Schwankungen dauernd gestiegen, 1876 betrug sie 70 und stieg mit einem unbedeutenden Fallen 1878/79 bis zum Jahre 1885 auf 121. Von da ab fand eine Abnahme auf 105 statt. Von diesem Jahre setzt ein dauernder Aufschwung mit Ausnahme der Jahre 1896 und 1900 ein, so daß 1910 die Zahl 363 erreicht wurde. Nach einer



Statistische Darstellung der Mitgliederbewegung des Zentral-Vereins 1876—1919

Statistische Darstellung der Zahl der dem Zentral-Verein angehörenden Zweigvereine

im folgenden Jahre erfolgten Einbuße von 8 körperschaftlichen Mitgliedern stieg die Zahl bis 1917 auf 379, fällt 1918 auf 375, um von da an bis auf 386 zu steigen. Auch in diesem Jahre ist eine erfreuliche Zunahme von bis jetzt 10 körperschaftlichen Mitgliedern zu verzeichnen.

Die Zahl der Zweigvereine im Jahre 1876 betrug 7, sie stieg bis zum Jahre 1896 mit verschiedenen Schwankungen auf 16, erreichte in den Jahren 1902/04 und 1905 ihren Höchststand mit 17, um von da ab auf 13 zu fallen, welche Zahl sich bis heute, mit Ausnahme des Jahres 1912, nicht geändert hat.

Statistische Darstellung der Finanzgebarung

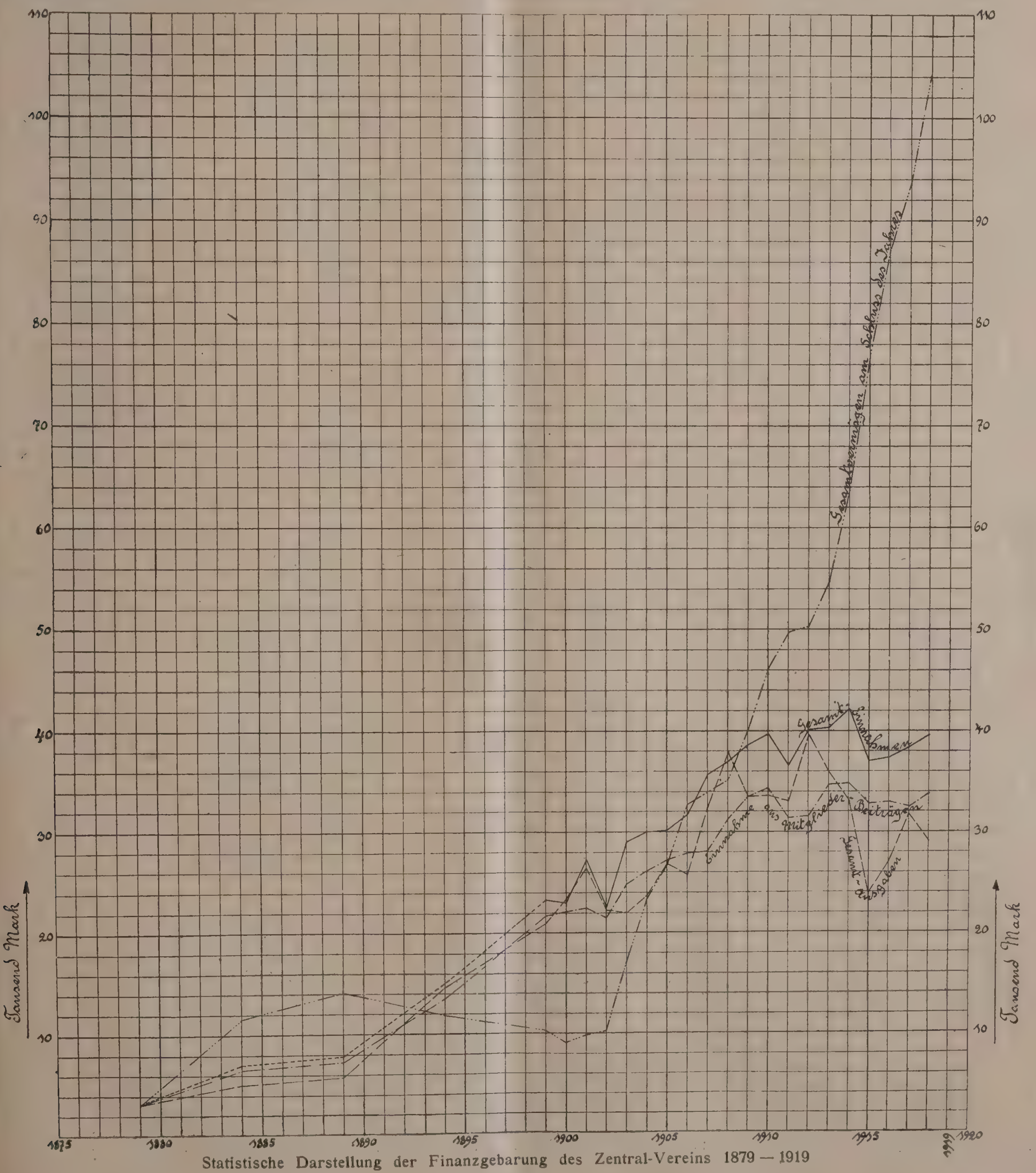
Von Dr. Reichelt

Eine genaue Aufstellung der Finanzen des Vereins ist erst seit dem Jahre 1879 zu finden. Auf Grund der Akten betrugen damals die Einnahmen 3174,15 M, die Ausgaben 3196,06 M, der Vermögensbestand am Jahresschluß belief sich auf 3067,30 M.

Nach verschiedenen, teilweise nicht unbeträchtlichen Schwankungen sind in diesen 40 Jahren die Beträge auf folgende Zahlen angewachsen: Gesamteinnahmen auf: 39 565,30 M (davon Mitgliederbeiträge: 33 753,24 M). Gesamtausgaben auf: 29 080,04 M.

Der Vermögensbestand betrug bei der letzten Kassenprüfung an Bargeld und Effekten 104 182,29 M, der leider bei dem heutigen Kursstand nur einen ungefähren Wert von 75 000 M hat.

Alles in allem zeigt die Statistik unserer Finanzen ein günstiges Bild und hoffen wir, daß der Zustand im letzten Jahre bei steigenden Einnahmen und fallenden Ausgaben ein dauernder bleiben möge.



Statistische Darstellung der Finanzgebarung des Zentral-Vereins 1879 — 1919

Der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt und der Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes

Von Ministerialdirektor Dr.-Ing. Sympher

Als vor 50 Jahren der „Zentral-Verein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt" gegründet wurde, wies auch der staatliche, insbesondere der preußische Wasserbau die ersten Spuren neu sich entfaltender Tätigkeit auf. Die Kanalisierung der Saar war gerade beendet, der König-Wilhelm-Kanal im Nordosten der Monarchie und der Ihle-Kanal zur besseren Verbindung der oberen Elbe mit Berlin in der Ausführung begriffen. Eine lebhaftere Tätigkeit setzte aber erst ein, als nach glücklich beendetem Kriege der gewerbliche Aufschwung neben den Eisenbahnen nach weiterer Verkehrsmöglichkeit auf Flüssen und Kanälen verlangte. Hier bot sich sofort ein reiches Entwicklungsfeld für die Tätigkeit des jungen Vereins, und unentwegt hat er seitdem in fünfzig frohen und trüben Jahren die staatliche Wasserbautätigkeit Deutschlands begleitet, gefördert und beeinflußt, meist in harmonischem Gleichklang, gelegentlich auch in lebhaftem Widerspruch zur Regierung, wenn die Wünsche der Beteiligten und die Notwendigkeiten staatlicher Verwaltung sich nicht deckten. Ein besonders enges, auf gegenseitiger Anerkennung beruhendes Verhältnis hat insbesondere zwischen dem „Kanalverein" und vielen deutschen Wasserbaubeamten bestanden und seinen Ausdruck in mannigfachen Ehrungen gefunden, die letzteren vom Verein zuteil geworden sind.

Die Absicht, die preußischen Wasserstraßen, welche ein Fünftel der deutschen umfassen, den gesteigerten Anforderungen anzupassen und zu ergänzen, fand ihren Ausdruck in einer „Denkschrift, betreffend die im Preußischen Staate vorhandenen Wasserstraßen, deren Verbesserung und Vermehrung nebst einer Karte dieser Wasserstraßen" vom Jahre 1877, in der namentlich die technischen Fragen erörtert wurden.

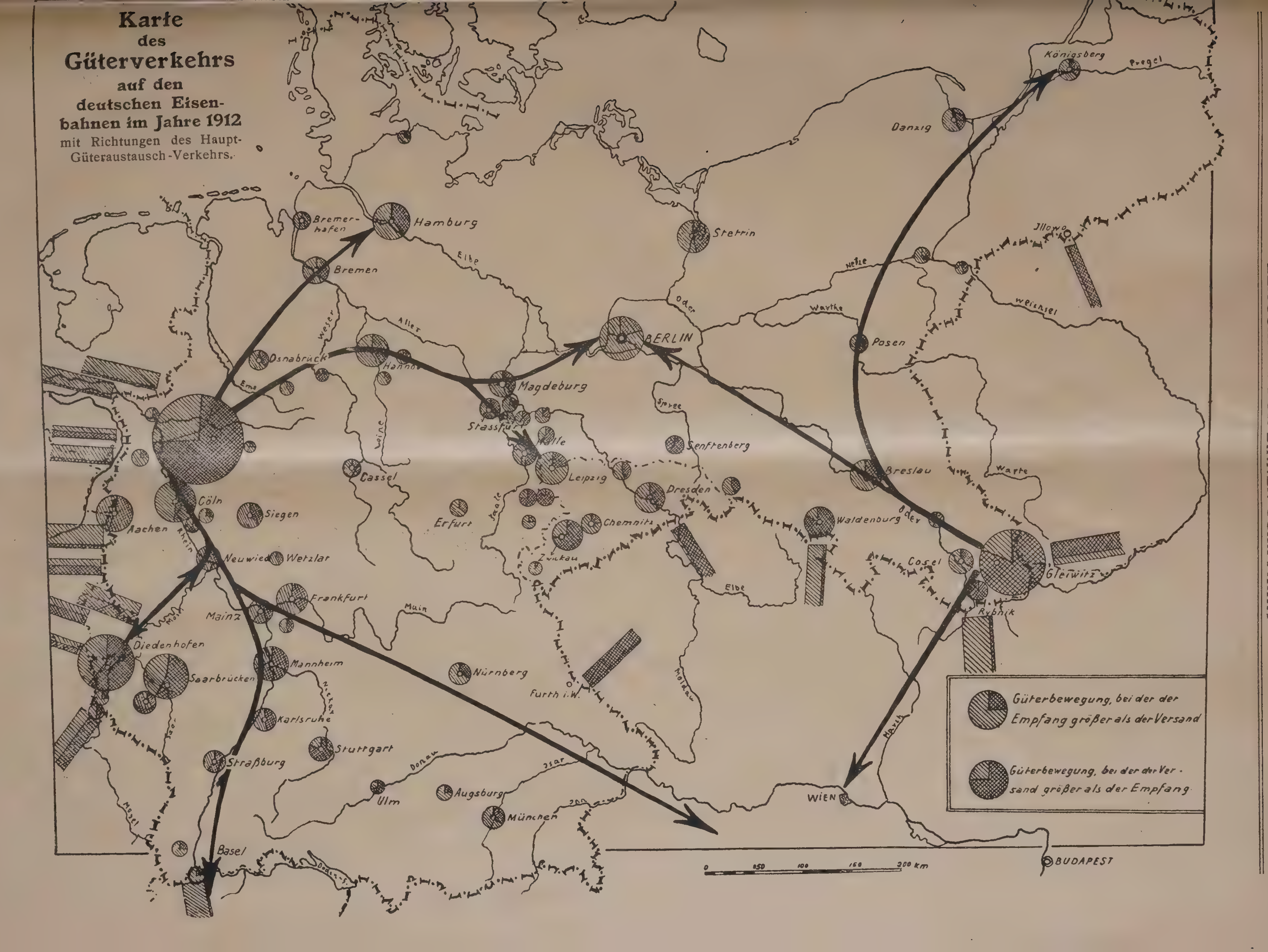
Der Denkschrift folgte alsbald die Tat. Zunächst galt es, die natürlichen Wasserstraßen auf einen höheren Grad der Schiffbarkeit zu bringen. Wohl hatte man schon früher Flußregelungen nach bestimmten Plänen vorgenommen und die dazu erforderlichen Maßnahmen waren bekannt und erprobt, aber ein so umfassendes, zielsicheres Vorgehen, wie es sich in der 1879 dem Preußischen Landtage vorgelegten „Denkschrift, betreffend die Regulierung der Weichsel, der Oder, der Elbe, der Weser und des Rheins" und einigen bald folgenden weiteren Abhandlungen offenbart, kannte man bisher nicht. Fest griff man in die zum Teil noch recht verwilderten Stromverhältnisse ein, beseitigte Nebenarme, begradigte allzu scharfe Krümmungen, glich starke und schwache Gefälle aus und stellte insbesondere einen, zunächst für Mittelwasserabführung berechneten einheitlichen Stromschlauch her, der wenigstens einigermaßen gleichmäßiges, tiefes und zuverlässiges Fahrwasser ermöglichte. Der Ausbau stand im wesentlichen unter dem Zeichen der „Buhne", die so recht eigentlich das Mittel des preußischen Stromausbaues aus der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts geworden ist. Mögen wir bei der feineren Regelung auf Niedrigwasser vielfach andere Bauweisen bevorzugen, weil die inzwischen gemachten Erfahrungen diesen Schritt erlauben, immer wieder muß anerkannt werden, daß unter den damals gegebenen Verhältnissen der Ausbau mit Buhnen der einzige Erfolg versprechende war. Was aber erreicht wurde, das konnte man recht drastisch in den letzten Jahren erkennen, als unsere Siege uns erlaubten, die polnische Weichsel im Vergleich mit der preußischen kennen zu lernen. Hier gesicherte Ufer an bestimmt begrenztem Stromschlauch, dort Abbruch, Verwilderung, stets wechselnde Lage des Flußbettes, Vernichtung fruchtbarer Ländereien und ganzer Ortschaften durch winterliche Hochwässer und stets wechselnde Neubildung von Sandinseln mit dazwischen liegenden schiffbaren und nicht schiffbaren Stromarmen.

Dem Ausbau der Flüsse durch Regelung folgte die Anlage neuer Schiffahrtkanäle oder die Kanalisierung solcher Flußstrecken, in denen durch Regelung eine hinreichende Fahrtiefe nicht geschaffen werden konnte. Lang ist die Reihe der Namen, die sich an diese Bauten knüpfen. Läßt man kleinere und weniger wichtige Anlagen fort und legt im wesentlichen die vortrefflichen „Tabellarischen Nachrichten" unseres alten Kanalfreundes Kurs zugrunde, so ergibt sich folgende Zusammenstellung:

		Zeit der Ausführung
1.	König-Wilhelm-Kanal	1863—1873
2.	Ems—Jade-Kanal	1880—1887
3.	Oder—Spree-Kanal	1887—1891
4.	Königsberger Seekanal	1894—1900
5.	Kanalisierung der unteren Brahe	1877—1880
6.	Kanalisierung der oberen Oder	1891—1896
7.	Breslauer Großschiffahrtsweg	1895—1898
8.	Kanalisierung der oberen Netze	1878—1882
9.	Kanal Güstrow—Bützow	1895
10.	Kaiser-Wilhelm-Kanal	1886—1895
11.	Elbe—Trave-Kanal	1896—1900
12.	Ausbau der Märkischen Wasserstraßen bis jetzt dauernd im Gange.	
13.	Plauer Kanal, Umbau	1890—1891
14.	Ihle-Kanal, Neubau	1868—1872
15.	Kanalisierung der Fulda	1890—1896
16.	Dortmund—Emshafen-Kanal	1893—1899
17.	Moorkanäle in der Provinz Hannover, letztes Viertel des vorigen Jahrhunderts	
18.	Neckar-Kanalisierung	1884
19.	Kanalisierung des Mains	1884—1886
20.	Teltow-Kanal	1901—1906
21.	Rhein—Herne-Kanal	1906—1914
22.	Ems—Weser-Kanal	1906—1915
23.	Lippekanal Datteln—Hamm	1906—1915
24.	Der übrige Lippekanal Wesel—Lippstadt	im Bau
25.	Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin	1906—1914
26.	Fortsetzung der Oder-Kanalisierung	fast vollendet
27.	Oder—Weichsel-Verbindung, Umbau	fast vollendet
28.	Aller-Kanalisierung unterhalb Celle	fast vollendet
29.	Kaiser-Wilhelm-Kanal, Umbau	fast vollendet
30.	Kanalisierung der Nogat	fast vollendet
31.	Masurischer Kanal	im Bau
32.	Mittellandkanal von Hannover nach Peine und Hildesheim	im Bau
33.	Plauer und Ihle-Kanal, erneuter Umbau	im Bau
34.	Oder—Spree-Kanal, erneuter Umbau	im Bau

Immerhin eine ganz stattliche Reihe von Neu- und Umbauten, durch die rund 1000 km neuer Kanäle geschaffen und viele vorhandene Wasserstraßen neuzeitlich eingerichtet wurden. Für alle diese Anlagen hat der Zentral-Verein in ungezählten Sitzungen, Schriften, Berichten und Eingaben fördernd gewirkt. Verteilt man aber 1000 km auf 50 verflossene Jahre, so kommen auf jedes der Jahre nur 20 km gegenüber etwa 900 km, um die seit 1869 die deutschen Eisenbahnen durchschnittlich jährlich zugenommen haben, ungerechnet die Kleinbahnen. Ist ein unmittelbarer Vergleich auch nicht möglich, so zeigt er doch, daß der Zentral-Verein angesichts der Lücken, die unser Wasserstraßennetz aufweist, noch große Aufgaben zu erfüllen hat. Wo solche Lücken vorhanden sind, wurde schon vor dem Kriege erkannt, und wenn es auch nicht möglich und nicht wirtschaftlich gewesen wäre, alle von örtlich Beteiligten geäußerten Wünsche zu erfüllen, so hätten doch einige große Durchgangslinien von hoher wirtschaftlicher und, wie der Krieg gezeigt hat, militärischer Bedeutung gebaut sein können. Schon einmal, vor 60 Jahren, haben die Wasserstraßen unter der Ueberschätzung der allerdings viel wichtigeren Eisenbahnen gelitten, und diese Ueberschätzung hat neben anderen Ursachen den rechtzeitigen Ausbau der Schiffahrtswege gehemmt. Was hätten sie uns im Kriege und was beim Wiederaufbau unserer Volkswirtschaft nützen können. Jedenfalls besteht die Tatsache, daß zurzeit in Deutschland noch zwei von einander getrennte Wasserstraßennetze vorhanden sind, die zudem sehr große Ungleichmäßigkeiten nach Abmessungen und Leistungsfähigkeit aufweisen. Ob und in welchem Umfange es möglich sein wird, hierin nachträglich Wandel zu schaffen, ist noch nicht zu übersehen. Mögen jedoch die furchtbaren Friedensbedingungen der Entente in ihrer endgültigen Form ausfallen, wie sie wollen; so viel steht fest, daß nur angestrengteste Arbeit Deutschland nach langen Jahren wieder in wirtschaftlich günstige Lage zu bringen vermag. Dazu müssen aber alle Hilfsmittel herangezogen werden, die das Land bietet, und zu diesen gehören seine im Verhältnis zu vielen anderen Staaten immerhin günstigen Binnenwasserstraßen, deren Ergänzung und Verbesserung ebenfalls verhältnismäßig leicht ist. Vor Jahresfrist etwa habe ich versucht, in einem vor der Weltwirtschaftlichen Gesellschaft gehaltenen Vortrage[1]) den künftigen Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes in seinen Hauptlinien zu skizzieren. Es geschah an der Hand einer Karte des Güterverkehrs auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1912, von der ein verkleinerter und vereinfachter Abdruck hier beigefügt ist. Dabei war der leitende Gedanke, in einfacher, leicht faßbarer Weise zu zeigen, daß Wasserstraßen dort am Platze sind, wo große Versand- mit großen Empfangsgebieten, also Erzeugung und Verbrauch miteinander in Verbindung zu bringen sind. Daraus, durch örtliche und technische Bedingungen beeinflußt, ergeben sich die Richtungen notwendiger neuer oder zu verbessernder Schiffahrtswege, denen hier und dort Zweig- oder Verbindungslinien angeschlossen werden können. Nur wo Millionen Tonnen jährlich zu bewegen sind, konnten selbst unter den günstigen Vorkriegsverhältnissen noch große Aufwendungen für neue Wasserstraßen gerechtfertigt werden; um so mehr muß diese Forderung nach dem unglücklich verlaufenen Kriege erhoben werden. Daraus ergibt sich, daß besonders die drei großen Kohlen- und Erzgebiete Rheinland-Westfalens, Oberschlesiens und

[1]) Deutsche Weltwirtschaftliche Gesellschaft, Vereinsschriften 1918, Heft 9. Die zukünftige Entwicklung der deutschen Wasserwirtschaft. Von Dr.-Ing. Leo Sympher. Berlin, Carl Heymanns Verlag.


Karte des Güterverkehrs auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1912
mit Richtungen des Haupt-Güteraustausch-Verkehrs.
Güterbewegung, bei der der Empfang größer als der Versand
Güterbewegung, bei der der Versand größer als der Empfang
Königsberg
Pregel
Danzig
Jllowo
Netze
Warthe
Weichsel
Posen
Stettin
Oder
BERLIN
Hamburg
Bremerhafen
Bremen
Elbe
Weser
Aller
Osnabrück
Ems
Hannover
Magdeburg
Stassfurt
Halle
Leipzig
Senftenberg
Spree
Dresden
Breslau
Warte
Waldenburg
Cosel
Gleiwitz
Rybnik
Cassel
Erfurt
Saale
Chemnitz
Zwickau
Cöln
Aachen
Rhein
Siegen
Neuwied
Wetzlar
Frankfurt
Main
Mainz
Diedenhofen
Saarbrücken
Mannheim
Neckar
Karlsruhe
Stuttgart
Straßburg
Nürnberg
Furth i. W.
Moldau
Donau
Isar
Ulm
Augsburg
München
Basel
Mosel
WIEN
March
BUDAPEST
0 50 100 150 200 km

Lothringen-Luxemburgs die Ausgangsstellen dieser Schiffahrtswege sein müssen und zwar

a) vom Ruhrgebiet

1. nach Berlin mit Abzweigung nach dem mitteldeutsch-sächsischen Industriegebiet;
2. nach den deutschen Nordseehäfen an der Weser und Elbe;
3. nach Lothringen-Luxemburg, den Rhein und die Mosel hinauf im wechselseitigen Austausch von Kohlen, Koks und Eisenerzen;
4. nach der Schweiz und dem Bodensee und über den schiffbarer zu machenden Oberrhein;
5. nach der Donau;

b) von Oberschlesien

6. nach Berlin;
7. nach der Donau bei Wien über den Donau—Oder-Kanal und
8. nach West- und Ostpreußen über Posen.

Was von diesen oder ähnlichen Plänen noch übrig bleiben wird, kann man, wie gesagt, noch nicht übersehen. Vielleicht scheidet die eine oder andere Linie aus, weil die geänderten staatlichen Grenzen dies bedingen; vielleicht werden aber trotzdem die bisherigen wirtschaftlichen Beziehungen auch über die neuen Grenzen hinaus weiterbestehen und damit auch die alten Wünsche wach-erhalten. Wird ferner der Verkehr in absehbarer Zeit wieder seine frühere Stärke erreichen oder wird er einschrumpfen und sich an dem Vorhandenen genügen lassen? Wird endlich unserer Reichsregierung, an die alle wichtigeren Schiffahrtswege übergehen sollen, wird besonders unserem Reichsfinanzminister noch so viel Mut, Geld und Kredit verbleiben, derartige weitausschauende Pläne in Angriff zu nehmen?

Hoffen wir es! Vielleicht erwirbt sich das neue Reich in seinen wirtschaftlichen Nöten gerade dadurch Vertrauen, daß es nach dem Verluste Hunderter von Milliarden noch einige wenige Milliarden für werbende Anlagen aufzubringen versucht, zu denen in erster Linie auch die Schiffahrtswege gehören. Denkbar ist das allerdings nur, wenn die Verhältnisse im Innern sich bessern, wenn Ruhe und Stetigkeit wieder einkehren, wenn Lebensunterhalt und Löhne billiger werden, wenn die Arbeitslust der großen Massen zurückkehrt, wenn wieder in gleichem Maße geschafft wird, wie vor dem Kriege, wenn wir dem Auslande Austauschgüter für Rohstoffe bieten können, welche Grundlage und Vorbedingung aller gewerblicher Tätigkeit sind, und wenn dadurch unser Geldwert sich wieder aus dem jetzigen Tiefstande erhebt. Möchten wir daran nicht verzweifeln und möchten wir auch auf dem Gebiete der Wasserstraßen, ja weiter gefaßt, auf dem der ganzen Wasserwirtschaft nicht den Mut verlieren! Hoffentlich bringt uns schon die nächste Zeit den vollen Mittellandkanal, zugleich als wertvollstes Angebinde für das Erinnerungsjahr des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt!

Die Binnenschiffahrt von 1869 bis 1919

Von Barche, Rechnungsrat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Berlin

1. Einleitung.

Die Gründung des Zentral-Vereins im Jahre 1869 fiel in eine Zeit des Niedergangs der Binnenschiffahrt. Die öffentliche Meinung hielt damals im allgemeinen die Binnenschiffahrt, die seit Jahrhunderten den Güterverkehr vermittelt hatte, für veraltet und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung für erloschen. Auch die Staatsregierungen und Landesvertretungen schlossen sich vielfach dieser Ansicht an. Infolgedessen waren die deutschen Staaten zum großen Teile nicht geneigt, erhebliche Summen für einen durchgreifenden Ausbau der Wasserstraßen und für die Herstellung neuer Kanäle zu bewilligen. Selbst Preußen, dessen weitblickende Herrscher schon früh den Wasserstraßen ihre besondere Fürsorge gewidmet und zwischen Elbe und Weichsel ein zusammenhängendes Wasserstraßennetz geschaffen hatten, beschränkte sich auf die Unterhaltung der Wasserstraßen. Auf der Oder, Weser und Donau war die Schiffahrt in der Regel nur wenige Wochen nach der Frühjahrsflut möglich; die Elbe gestattete während der Sommermonate nur eine geringe Ausnutzung der Tragfähigkeit und selbst auf dem mit Gletscherwasser gespeisten Rhein war die Schiffahrt in der heißen Jahreszeit schwierig. Der Schiffer konnte die damals üblichen kleinen Fahrzeuge nur teilweise beladen; an das Einhalten einer im voraus festgestellten Lieferzeit war nicht zu denken.

Der Hauptgrund für das mangelnde Interesse lag in dem Ausbau des Eisenbahnnetzes. Im Jahre 1869 waren in Deutschland die wichtigsten Eisenbahnlinien gebaut; ihre Länge betrug bereits 19 575 km und übertraf erheblich den Umfang des Wasserstraßennetzes. Die Eisenbahnen hatten mit ihren mancherlei Vorzügen (Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Sicherheit und Billigkeit) einen raschen Siegeslauf angetreten und den Wasserstraßen einen großen Teil des Verkehrs, insbesondere die hochwertigen Kaufmannsgüter, entzogen. Allerdings machte sich auch die Binnenschiffahrt vielfach die Erfindung des Dampfes zunutze, indem sie Güter- und Schleppdampfer einstellte. Im allgemeinen stand aber die Schifferbevölkerung dem Dampferbetriebe mißgünstig gegenüber, weil sie darin eine Beeinträchtigung ihres Gewerbes sah. Die Binnenschiffahrt konnte nur dort den Wettbewerb mit den Eisenbahnen bestehen, wo Massengüter zur Beförderung vorhanden waren und wo sie bei günstigen Fahrwasserverhältnissen durch Einstellung größerer Kähne und Einrichtung eines zweckmäßigen Schleppbetriebes ihre Selbstkosten vermindern und die Frachten herabsetzen konnte.

Dies war auf dem Rhein und der Elbe der Fall. Auch die Berliner Wasserstraßen konnten sich dank des großen Verbrauchs der Hauptstadt Berlin noch einigermaßen behaupten; der Verkehr stieg dort

von 1 179 000 t im Jahre 1840
auf 1 275 000 t im Durchschnitt der Jahre 1840 bis 1849,
auf 1 621 000 t im Durchschnitt der Jahre 1850 bis 1859 und
auf 2 493 000 t im Durchschnitt der Jahre 1860 bis 1869.

Andere Wasserstraßen waren aber teilweise ganz verödet. Zum Beispiel betrug der Schiffsgüterverkehr des Neckars bei Mannheim nur 39 000 t gegen 226 000 t im Jahre 1852. Den Main bei Höchst durchfuhren im Jahre 1866 (ohne Holz) 159 000 t gegen 269 000 t im Jahre 1856. Der Moselverkehr war von 147 000 t im Jahre 1850 auf 15 000 t im Jahre 1869 gefallen. Der Kohlenversand auf der Ruhr, der im Jahre 1860 mit 868 000 t seinen Höhepunkt erreicht hatte, war seitdem ständig zurückgegangen und wies im Jahre 1869 nur etwa 330 000 t auf. Der Verkehr auf der Lippe war von 82 000 t im Jahre 1840 auf etwa 13 000 t gesunken. Während dort früher 108 Schiffe verkehrten, fuhren 1869 nur vier, davon eins mit Kaufmannsgütern und drei mit Ziegeln, Steinen usw. Auf der Aller war der früher rege Verkehr völlig erloschen.

Im Laufe der 70er Jahre trat ein Umschwung in der öffentlichen Meinung ein. Allmählich brach sich die Erkenntnis Bahn, daß die Wasserstraßen durch die Eisenbahnen keineswegs ihre Daseinsberechtigung verloren haben und daß sie wegen ihrer billigen Frachten für Massengüter nicht voll zu ersetzen sind. Allerdings mußte das Wasserstraßennetz ausgebaut und der Schiffahrtsbetrieb selbst vervollkommnet werden.

Ende der 70er Jahre wurde der planmäßige Ausbau der großen Ströme und vieler ihrer Nebenflüsse in Angriff genommen. Diese Arbeiten dienten ursprünglich in erster Linie zur Förderung der Schiffahrt. Mit der Zeit traten aber die Rücksichten auf die Landwirtschaft, auf die Verbesserung der Hochwasserverhältnisse sowie auf die Ent- und Bewässerung der angrenzenden Ländereien in den Vordergrund.

Daneben wurde dem Bau neuer Kanäle mit neuzeitlichen Abmessungen näher getreten. Wenn es auch infolge des Widerstandes des preußischen Landtages nicht gelang, eine Verbindung der westlichen Wasserstraßen mit den östlichen durch den Mittellandkanal herbeizuführen, so verdanken doch eine Reihe wichtiger Kanäle dem verflossenen halben Jahrhundert ihre Entstehung.

Dem Ausbau der Flüsse und der Herstellung neuer Kanäle schloß sich die Anlage vieler und leistungsfähiger, meist städtischer Häfen an, die mit allem Gerät, Lagerhäusern und Eisenbahnanschluß versehen waren, um eine lebendige Wechselwirkung zwischen Wasserstraße und sonstigem Verkehrsleben zu ermöglichen.

2. Umfang des Wasserstraßennetzes.

Der Umfang des deutschen Wasserstraßennetzes hat sich in den verflossenen 50 Iahren um 1257 km Kanäle vermehrt; außerdem sind 1113 km Flußstrecken durch Einbauen von Schleusen ganz oder teilweise kanalisiert worden. Dafür hat allerdings eine Anzahl älterer Wasserstraßen seine Verkehrsbedeutung verloren und muß als Schiffahrtsweg ausscheiden. Der gegenwärtige Umfang des Wasserstraßennetzes beträgt, wenn im wesentlichen die Angaben der 3. Auflage des Führers auf den deutschen Schiffahrtsstraßen (1914) zugrunde gelegt werden, 14 534 km. Für die Binnenschiffahrt kommen hiervon höchstens 10 000 km in Frage, da die übrigen Strecken teils gar keinen oder einen ganz unbedeutenden Verkehr haben, teils vorwiegend der Seeschiffahrt dienen. Die folgende Uebersicht zeigt die Verteilung der Wasserstraßen auf die einzelnen Stromgebiete auf nebenstehender Tabelle.

Ein besonderes Merkmal für die Leistungsfähigkeit einer Wasserstraße sind die Abmessungen und besonders die Tragfähigkeit der auf ihr zugelassenen Schiffe.

Vor einem halben Jahrhundert sah man in Deutschland Wege für 300-t-Kähne als recht stattliche an. Seitdem ist die Leistungsfähigkeit erheblich gesteigert worden. Der planmäßige Ausbau der Ströme und größeren Flüsse hat die Zulassung immer größerer Schiffe ermöglicht. Zurzeit können befahren werden durch

Seeschiffe mit einer Tragfähigkeit von 3000 t und mehr	615 km,
Schiffe m. einer Tragfähigk. v. 1200 bis 3000 t (ausschl.)	1463 km
„ „ „ „ „ 600 „ 1200 t „	2064 „
„ „ „ „ „ 400 „ 600 t „	2607 „
„ „ „ „ „ 250 „ 400 t „	1705 „
„ „ „ „ „ 170 „ 250 t (Finowmaß)	1565 „
„ „ „ geringeren Tragfähigkeit	4515 „

3. Größe der Binnenflotte.

Entsprechend der Steigerung der Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen hat die Binnenflotte in den verflossenen 50 Jahren eine erhebliche Zunahme erfahren, sowohl hinsichlich der Zahl der Schiffe wie besonders hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit. Genauere Angaben lassen sich nur für die Zeit von 1877 bis 1912 — also für 35 Jahre — machen, da die erste der alle fünf Jahre

Verteilung der Wasserstraßen auf die einzelnen Stromgebiete.

Stromgebiet	a) freie Flüsse km	b) kanalisierte Flüsse km	c) Schiffahrtkanäle km	d) Schiffahrtstraßen durch Seen, Haffe u. dgl. km	Gesamtlänge der Wasserstraßen km
I. Memelgebiet, einschl. des Kurischen Haffs und der Gewässer zwischen Memel und Pregel	297	–	30	146	473
II. Pregelgebiet einschl. des Frischen Haffs	218	—	14	292	524
III. Weichselgebiet einschl. des Oberländischen Kanals	425	78	109	67	679
IV. Odergebiet einschl. der pommerschen Küstenflüsse	1 425	357	102	348	2 232
V. Küstengebiete der Ostsee westlich der Oder	145	15	—	314	474
VI. Märkische Wasserstraßen	528	211	476	236	1 451
VII. Küstengebiet nördlich der Elbe	205	—	104	218	527
VIII. Elbegebiet	1 186	362	148	78	1 774
IX. Wesergebiet	900	80	214	—	1 194
X. Emsgebiet	335	131	780	25	1 271
XI. Küstengebiet zwischen Ems und Weser	13	—	14	160	187
XII. Rheingebiet	1 774	425	595	143	2 937
XIII. Donaugebiet	692	34	28	57	811
zusammen	8 143	1 693	2 614	2 084	14 534

stattfindenden Bestandsaufnahmen (vom 31. Dezember 1872) unvollständig war und 1917 wegen des Krieges eine Aufnahme nicht stattgefunden hat. Nach den Aufzeichnungen der Reichsstatistik ergibt sich folgender

Bestand der deutschen Fluß-, Kanal-, Haff- und Küstenschiffe am 31. Dezember 1877 und 1912.

	1877		1912	
a) Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft mit einer Tragfähigkeit von:				
10 bis unter 50 t	7140	14 957 sehr kleine Schiffe	4502	10163 sehr kleine Schiffe
50 „ „ 100 „	5570		3618	
100 „ „ 150 „	2247		2043	
150 „ „ 200 „	832	1293 kleine Schiffe	1339	5965 kleine Schiffe
200 „ „ 250 „	461		4626	
250 „ „ 300 „	239		1242	2061 mittlere Schiffe
300 „ „ 400 „	267	623 mittlere Schiffe	2331	
400 „ „ 500 „	87		1161	
500 „ „ 600 „	30		1129	
600 „ „ 700 „	18	20 große Schiffe	898	5863 große Schiffe
700 „ „ 800 „	2		510	
800 „ „ 900 „	—		358	
900 „ „ 1000 „	—		295	
1000 „ „ 1200 „	—		299	984 se r große Schiffe
1200 „ „ 1400 „	—		195	
1400 „ „ 1600 „	—		282	
1600 t und mehr	—		208	
zusammen:	16893	mit einer Tragfähigkeit von 1 346005 t	25036	mit einer Tragfähigkeit von 7133602 t
Außerdem Schiffe, von denen die Tragfähigkeit nicht angegeben ist:	190		6	
Gesamtzahl der Schiffe:	17083		25042	
mit einer durchschnittlichen Tragfähigkeit von		rd. 80 t		rd. 285 t
b) Fahrzeuge mit eigener Triebkraft	570		4491	
Insgesamt waren vorhanden	17653	Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von rd. 1400000 t	29533	Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von rd. 7400000 t

Steigerung gegen 1877: Zahl der Schiffe um 67%, Tragfähigkeit um 429%.

Ueber den Bestand am 31. Dezember 1912 sei im einzelnen noch folgendes bemerkt:

Unter den Schiffen ohne eigene Triebkraft befanden sich
12 687 hölzerne mit 2 279 603 t Tragfähigkeit (durchschn. 180 t)
12 355 eiserne „ 4 853 999 t „ („ 393 t)

Während früher mehr hölzerne Schiffe gebaut wurden, werden jetzt eiserne bevorzugt, wie die folgende Zusammenstellung über das Alter der Schiffe zeigt:

	von Holz		von Eisen		zusammen	
	Zahl	Tragfähigkeit t	Zahl	Tragfähigkeit t	Zahl	Tragfähigkeit t
unter 1 Jahr	186	45 085	500	163 007	686	208 092
1 bis unter 3 Jahre	556	139 012	1 319	464 302	1 875	603 314
3 „ „ 5 „	682	151 372	1 558	632 541	2 240	783 913
5 „ „ 10 „	2 515	525 360	2 798	968 392	5 313	1 493 752
10 „ „ 15 „	2 561	463 737	2 142	900 256	4 703	1 363 993
15 „ „ 20 „	1 697	318 126	1 239	632 925	2 936	951 051
20 „ „ 30 „	2 825	482 654	2 010	833 752	4 835	1 316 406
30 „ „ 40 „	656	70 478	424	155 450	1 080	225 928
40 „ „ 50 „	257	19 372	122	44 032	379	63 404
50 Jahre u. darüber	214	15 330	106	35 927	320	51 257
ohne Angabe	538	49 077	137	23 415	675	72 492
Zusammen:	12 687	2 279 603	12 355	4 853 999	25 042	7 133 602

Die Tragfähigkeit des größten Schiffes betrug

	bei den Schiffen aus Holz	bei den Schiffen aus Eisen
im Küstengebiet östlich der Weichsel	900 t	922 t
„ Weichselgebiet	549 „	730 „
„ Odergebiet	591 „	835 „
„ Küstengebiet der Ostsee, westlich der Oder	305 „	500 „
„ Elbgebiet	907 „	1891 „
„ Wesergebiet	499 „	796 „
„ Emsgebiet	396 „	1378 „
„ Rheingebiet	435 „	3582 „
„ Donaugebiet	175 „	1242 „

In fast allen Stromgebieten übertrifft sonach die Tragfähigkeit des größten Schiffes aus Eisen bedeutend die Tragfähigkeit des größten Schiffes aus Holz. Das größte deutsche Binnenschiff hat eine Tragfähigkeit von 3582 t; es ist am Niederrhein beheimatet und aus Eisen gebaut. Ihm steht als größtes hölzernes Schiff ein Fahrzeug von 907 t im Stromgebiet der Elbe gegenüber.

Im Besitze von Einzelschiffen waren
12 708 Schiffe ohne eigene Triebkraft und
1 333 „ mit eigener „ ,
zusammen 14 041 Schiffe, während
12 312 Schiffe ohne eigene Triebkraft und
3 155 „ mit eigener „ ,
zusammen 15 467 Schiffe, zu Betrieben mit mindestens zwei Schiffen gehörten.

Es waren vorhanden:

Betriebe	Anzahl der Betriebe	Gesamtzahl der Schiffe	Gesamttragfähigkeit t
mit 2 Schiffen	925	1 850	396 000
„ 3 „	342	1 026	159 000
„ 4 „	219	876	116 000
„ 5 „	110	550	96 000
„ 6 bis 10 Schiffen	274	2 074	365 000
„ 11 „ 20 „	147	2 175	363 000
„ 21 „ 30 „	52	1 276	257 000
„ 31 „ 40 „	32	1 116	196 000
„ 41 „ 50 „	11	499	143 000
„ 51 „ 75 „	12	741	422 000
„ 76 „ 100 „	12	1 023	349 000
„ 101 „ 150 „	11	1 350	484 000
„ 151 Schiffen u. darüber	4	966	292 000
zusammen:	2 151	15 514 [1])	3 638 000

Die Schiffe mit eigener Triebkraft verteilten sich folgendermaßen auf die verschiedenen Schiffsgattungen:

	Zahl	Tragfähigkeit t	Leistungsfähigkeit PS
Personenschiffe	1 385	38 938	116 216
davon			127 [2])
Schraubendampfer	539	33 408	50 995
Raddampfer	181		56 312
elektrisch betriebene Motorschiffe	9	34	127 [2])
andere Motorschiffe	656	5 496	8 909
Uebertrag:	1 385	38 938	116 216

[1]) Darunter 87 Rhein-Seedampfer.
[2]) Kilowatt.

	Zahl	Tragfähigkeit t	Leistungsfähigkeit PS
Uebertrag:	**1 385**	**39 938**	**116 216**
Güterschiffe	**997**	**117 382**	**56 847**
davon			566³)
Schraubendampfer	271	73 598	43 649
Raddampfer	35		6 177
elektrisch betriebene Motorschiffe	118	23 719	566³)
andere Motorschiffe	573	20 065	7 021
Schlepper	**2 041**	**102 922**	**434 183**
davon			
Kettendampfer	45	3 442	6 128
Schraubendampfer	1 491	98 584	216 860
Raddampfer	414		208 492
Motorschiffe	91	896	2 703
Andere Schiffe	**68**	**1 813**	**3 939**
davon			
Schraubendampfer	12	1 532	3 556
Motorschiffe	56	281	383
zusammen:	**4 491**	**261 055**	**611 185**
davon			693³)
Kettendampfer	45	3 442	6 128
Schraubendampfer	2 313	207 122	315 060
Raddampfer	630		270 981
elektrisch betriebene Motorschiffe	127	23 753	693³)
andere Motorschiffe	1 376	26 738	19 016

Von den 1503 Motorschiffen hatten:

127 elektrisch betriebene Motoren,
1 241 Benzinmotoren,
13 Sauggasmotoren,
88 Petroleummotoren,
33 Rohölmotoren,
1 Spiritusmotor.

Nach obiger Zusammenstellung ist die Zahl sämtlicher Schiffe von 17 653 im Jahre 1877 auf 29 533 im Jahre 1912, also um 67 %, die Tragfähigkeit aber von rund 1 400 000 t auf 7 400 000 t, also um 429 %, gestiegen.

Die Vermehrung hat demnach weniger in der Zahl als in der Tragfähigkeit der Schiffe stattgefunden. Die letztere ist bei den für die Güterverladung hauptsächlich in Betracht kommenden Segelschiffen von durchschnittlich 80 auf 285 t, also auf mehr als das Dreieinhalbfache, gestiegen. Bemerkenswert ist als eine Folge der Verbesserung der vorhandenen Wasserstraßen und des Neubaues größerer Kanäle das Hinzutreten von Schiffen mit mittlerer und großer Tragfähigkeit.

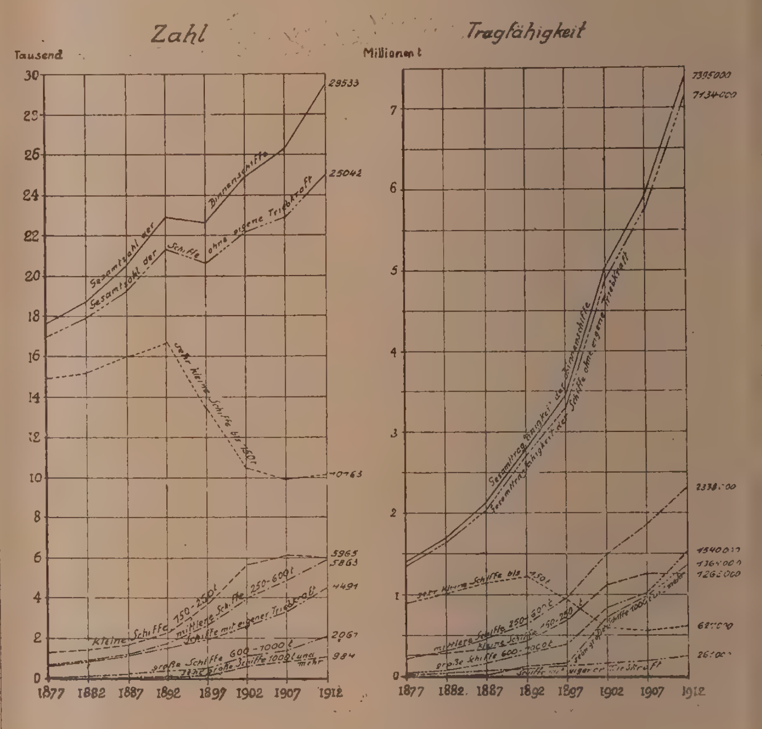
Die Gruppe der kleinsten Schiffe bis zu 150 t Tragfähigkeit, die früher in erheblichem Umfange der Güterbeförderung auf längerer Entfernung gedient hat, arbeitet — soweit nicht Schuten und Leichter in Frage kommen — zu teuer, um sich im neuzeitlichen Verkehrswesen behaupten zu können. Diese kleinsten Schiffe werden auf den verbesserten Wasserstraßen durch die größeren Fahrzeuge verdrängt; auf den unverändert gebliebenen kleinen Flüssen und Kanälen gehen sie ein, weil sie mit den Eisenbahnen den Wettbewerb nicht aufzunehmen vermögen. Ihre Zahl hat sich von rund 15 000 auf rund 10 200 vermindert. Die noch leistungsfähige Kleinschiffahrt, welche vor allem die sogenannten Finowkähne, die zwischen 150 und 250 t zu laden vermögen, umfaßt, hat sich nicht vermindert, sondern ganz erheblich vermehrt, nämlich von rund 1300 auf rund 6000 Schiffe.

Bei der Betrachtung dieser Zahlen ist indes zu beachten, daß in den Jahren 1900 bis 1902 die Eichung der Binnenfahrzeuge stattgefunden hat, wobei fast durchgängig die Tragfähigkeit höher ermittelt wurde als bei der früheren Vermessung. Infolgedessen dürfte die starke Vermehrung der 150- bis 250-t-Schiffe von 1897 bis 1907 zum großen Teil darauf beruhen, daß aus der 100- bis 150-t-Klasse mehr Schiffe in die hier betrachtete Gruppe aufgerückt als gleichzeitig aus ihr in eine höhere Abteilung ausgeschieden sind. Soviel geht aber mit Sicherheit aus diesen Zahlen hervor, daß der leistungsfähige Teil der Kleinschiffahrt sich seit 35 Jahren nicht im Rückgang befunden, sondern im Gegenteil erheblich vergrößert hat.

Sehr beachtenswert ist auch die Vermehrung der Fahrzeuge mit eigener Kraft, weil sie zeigt, in wie ausgedehntem Maße die Schiffahrt sich der neuzeitlichen meechanischen Kraft zur Fortbewegung bedient und damit die Wasser-Güterbeförderung hinsichtlich der Schnelligkeit und Zuverlässigkeit des Betriebes den Eisenbahnen nahebringt. Die Zahl dieser Schiffe hat sich von 570 mit rund 35 000 Pferdestärken auf 4491 mit rund 611 000 Pferdestärken gehoben; davon waren 269 bzw. 1385 Personenschiffe, die übrigen, also 301 bzw. 3106, Güter- und Schleppschiffe.

Nachstehende zeichnerische Darstellungen lassen die allmähliche Zunahme der Binnenflotte erkennen.

Entwicklung der deutschen Binnenflotte.



³) Kilowatt.

4. Umfang des Wasserstraßenverkehrs.

Das Statistische Amt veröffentlichte früher nur den Wasserstraßenverkehr an einzelnen wichtigen Stellen (Häfen, Schleusen, Zollgrenzen usw.). Symphers Verdienst ist es, zuerst den Gesamtumfang ermittelt und in eigenartiger Weise veranschaulicht zu haben. Seine Karten des Verkehrs auf deutschen Wasserstraßen für 1875, 1885, 1895, 1900, 1905 und 1910, die in verkleinertem Maßstabe in der Zeitschrift für Binnenschiffahrt enthalten sind⁴), geben ein klares Bild, wie groß der Jahresgüterverkehr an jeder einzelnen Stelle des Wasserstraßennetzes war.

Erst 1909 hat das Statistische Amt angefangen, auch den Umfang des Wasserstraßenverkehrs zu ermitteln. Für 1910 liegen neben den Ermittelungen von Sympher für einige Wasserstraßen die Ergebnisse des Statistischen Amts vor. Daraus ergibt sich trotz der Verschiedenheit in der Art der Berechnung nur eine unerhebliche Abweichung voneinander, die zum Teil dadurch zu erklären ist, daß die Reichs-Statistik manche Verkehre nicht enthält, anderseits Sympher den Verkehr auf den auch von Seeschiffen befahrenen Flußmündungen außer Ansatz läßt. Im folgenden soll für die Jahre 1875 und 1910 der Verkehr nach Sympher gegeben, für die folgenden Jahre aber die Reichs-Statistik zugrunde gelegt werden.

⁴) Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Jahrgang 1899 S. 150, Die Zunahme der Binnenschiffahrt von 1875 bis 1895. — Jahrgang 1903 S. 151, Die Entwickelung der deutschen Binnenschiffahrt in den fünfundzwanzig Jahren von 1875 bis 1900. — Jahrgang 1907 S. 496, Dreißig Jahre deutscher Binnenschiffahrt, 1875 bis 1905. — Jahrgang 1913 S. 3, Das Anwachsen der deutschen Binnenschiffahrt von 1875 bis 1910.

Güterverkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen im Jahre 1875
(ausschließlich der auch von Seeschiffen befahrenen Flußmündungen).

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraßen	Länge der Wasserstraßen	Güter angekommen	Güter abgegangen	Geleistete Netto-Tonnen-kilometer	Kilometrischer Verkehr (Umlauf)	Verhältniszahlen des kilometrischen Verkehrs
	A. Wasserstraßen, auf denen eine Zählung des Verkehrs stattfindet. (Hauptzusammenstellung.)						
		km	t	t		t	
I.	Memelgebiet	310	450 000	140 000	96 000 000	211 000	—
II.	Pregelgebiet	270	120 000	20 000	15 000 000	56 000	—
III.	Passarge- und Elbingstromgebiet	70	150 000	150 000	10 000 000	70 000	—
IV.	Weichselgebiet	320	490 000	240 000	170 000 000	531 000	—
V.	Odergebiet	1 300	440 000	410 000	329 000 000	253 000	—
VI.	Ostsee, westlich der Oder	250	40 000	30 000	4 000 000	16 000	—
VII.	Nordsee, nördlich der Elbe	100	40 000	30 000	5 000 000	50 000	—
VIII.	Elbegebiet, einschl. Märkische Wasserstraßen	1 940	4 570 000	2 800 000	789 000 000	407 000	—
IX.	Wesergebiet	710	220 000	220 000	35 000 000	49 000	—
X.	Jadegebiet	—	—	—	—	—	—
XI.	Emsgebiet	270	30 000	30 000	3 000 000	11 000	—
XII.	Rheingebiet, einschl. Main—Donau-Kanal	2 420	3 400 000	4 600 000	1 247 000 000	515 000	—
XIII.	Bodensee	—	160 000	220 000	7 000 000	—	—
XIV.	Donaugebiet	1 020	330 000	330 000	44 000 000	43 000	—
	Zusammen und im Durchschnitt rund	9 000	10 400 000[5])	9 200 000[5])	2 754 000 000	306 000[6])	—
	B. Die sieben Hauptströme ohne deren sonstiges Gebiet.						
		km	t	t		t	
I.	Memel, von der russischen Grenze bis Memel	185	—	—	82 000 000	450 000	8
II.	Weichsel, von der russischen Grenze bis Danzig	247	—	—	157 000 000	640 000	11
III.	Oder, von Cosel bis Stettin	656	—	—	154 000 000	240 000	4
IV.	Elbe, von der österreichischen Grenze bis Hamburg	615	—	—	435 000 000	720 000	12
V.	Weser, von Münden bis Bremen	366	—	—	29 000 000	80 000	1
VI.	Rhein, von Kehl bis zur holländischen Grenze	566	—	—	882 000 000	1 560 000	26
VII.	Donau, von Ulm bis zur österreichischen Grenze	384		—	24 000 000	60 000	1
	Zusammen und im Durchschnitt rund	3 000	—	—	1 763 000 000	590 000	—
	C. Sämtliche deutsche Wasserstraßen (einschliesslich derjenigen, auf denen eine Zählung nicht stattfindet, letztere schätzungsweise).						
	Wasserstraßen, Güterverkehr rund	10 000	11 000 000[5])	9 800 000[5])	2 900 000 000	290 000[6])	7
	D. Sämtliche deutsche Eisenbahnen für Güterverkehr im Betriebsjahre 1875.						
	Eisenbahnen, Güterverkehr rund	26 500	83 500 000	83 500 000	10 900 000 000	410 000[7])	10

E. Anteil der Wasserstraßen am Güterverkehr Deutschlands: 21 v. H.

F. Anteil der Eisenbahnen am Güterverkehr Deutschlands: 79 v. H.

[5]) Darunter 3 800 000 t Einfuhr und 2 600 000 t Ausfuhr über die Grenzen des Verkehrsgebietes.
[6]) Mittlere Transportentfernung 280 km.
[7]) Mittlere Transportentfernung 125 km.

Güterverkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen im Jahre 1910
(ausschließlich der auch von Seeschiffen befahrenen Flußmündungen).

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraßen	Länge der Wasserstraßen	Güter angekommen	Güter abgegangen	Geleistete Netto-Tonnen-kilometer	Kilometrischer Verkehr (Umlauf)	Verhältniszahlen des kilometrischen Verkehrs
	A. Wasserstraßen, auf denen eine Zählung des Verkehrs stattfindet. (Hauptzusammenstellung.)						
		km	t	t		t	
I.	Memelgebiet	320	830 000	190 000	160 000 000	501 000	—
II.	Pregelgebiet	208	760 000	360 000	67 000 000	324 000	—
III.	Passarge- und Elbingstromgebiet	162	130 000	130 000	4 000 000	27 000	—
IV.	Weichselgebiet	328	660 000	460 000	180 000 000	549 000	—
V.	Odergebiet	1 327	3 240 000	6 590 000	2 417 000 000	1 822 000	—
VI.	Ostsee, westlich der Oder	94	350 000	590 000	45 000 000	479 000	—
VII.	Märkische Wasserstraßen	1 327	13 080 000	6 050 000	1 825 000 000	1 375 000	—
VIII.	Elbegebiet	903	9 070 000	10 050 000	4 089 000 000	4 528 000	—
IX.	Wesergebiet	604	1 280 000	1 280 000	261 000 000	432 000	—
X.	Jadegebiet	70	20 000	20 000	2 000 000	33 000	—
XI.	Emsgebiet	558	2 390 000	2 450 000	625 000 000	1 120 000	—
XII.	Rheingebiet, einschl. Main—Donau-Kanal	2 075	35 910 000	32 050 000	9 384 000 000	4 522 000	—
XIII.	Bodensee	60	200 000	300 000	7 000 000	117 000	—
XIV.	Donaugebiet	1 001	300 000	200 000	41 000 000	41 000	—
	Zusammen und im Durchschnitt rund	9 037	68 220 000[8])	60 720 000[8])	19 107 000 000	2 114 000[9])	—

[8]) Darunter 22 230 000 t Einfuhr und 14 730 000 t Ausfuhr.
[9]) Mittlere Transportentfernung 296 km.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraßen	Länge der Wasserstraßen	Güter angekommen	Güter abgegangen	Geleistete Netto-Tonnen-kilometer	Kilometrischer Verkehr (Umlauf)	Verhältniszahlen des kilometrischen Verkehrs
	B. Die Hauptströme ohne deren sonstiges Gebiet.						
		km	t	t		t	
I.	Memel, von der russischen Grenze bis Memel	158	—	—	110 000 000	699 000	8
II.	Weichsel, von der russischen Grenze bis Danzig	239	—	—	151 000 000	632 000	7
III.	Oder, von Cosel bis Stettin	641	—	—	2 190 000 000	3 418 000	37
IV.	Elbe, von der österreichischen Grenze bis Hamburg	619	—	—	4 026 000 000	6 504 000	71
V.	Weser, von Münden bis Bremen	367	—	—	249 000 000	678 000	7
VI.	Rhein, von der schweizer b. z. holländischen Grenze	696	—	—	8 879 000 000	12 757 000	139
VII.	Donau, von Ulm bis zur österreichischen Grenze	387	—	—	36 000 000	92 000	1
	Zusammen und im Durchschnitt rund	3 100	—	—	15 641 000 000	5 034 000	—
	C. Sämtliche deutsche Wasserstraßen (einschließlich derjenigen, auf denen eine Zählung nicht stattfindet, letztere schätzungsweise).						
	Wasserstraßen, Güterverkehr rund	10 000	68 500 000[10]	61 000 000[10]	19 000 000 000[11]	19 000 000[12]	20
	D. Sämtliche Deutsche Eisenbahnen für Güterverkehr im Betriebsjahre 1910.						
	Eisenbahnen, Güterverkehr rund	58 600	361 600 000	374 700 000	56 300 000 000	960 000[13]	10

E. Anteil der Wasserstraßen am Güterverkehr Deutschlands: 25 v. H.

F. Anteil der Eisenbahnen am Güterverkehr Deutschlands: 75 v. H.

Nach der Uebersicht 11 betrug der gesamte Warenverkehr auf den 10 000 km langen deutschen Wasserstraßen im Jahre 1910 68 500 000 t angekommene und 61 000 000 t abgegangene Güter. Der Unterschied beider Zahlen rührt daher, daß mehr Güter über die Grenze ein- als ausgegangen sind. Die angekommenen und abgegangenen Gewichtsmengen legten 19 000 000 000 tkm auf den deutschen Wasserstraßen zurück. Der kilometrische Verkehr, d. h. die durchschnittliche Dichte des über 1 km sich bewegenden Güterverkehrs, betrug demnach 1 900 000 t. Die mittlere Transportlänge war 293 km.

Vier Fünftel des Verkehrs, nämlich 15 641 000 000 tkm, entfielen auf die sieben großen Ströme: Memel, Weichsel, Oder, Elbe, Weser, Rhein und Donau. Den größten Verkehr weist der Rhein mit 8 879 000 000 tkm auf, also mit fast der Hälfte der gesamten Güterbewegung auf deutschen Wasserstraßen. Die Elbe folgt mit 4 026 000 000 tkm oder mehr als einem Fünftel der Gesamtbewegung. Auf den Rhein und die Elbe entfallen demnach zwei Drittel des ganzen Wasserstraßenverkehrs Deutschlands. Die Oder weist 2 190 000 000, die Weser 249 000 000 und die Weichsel 151 000 000 tkm auf. — Der Rhein zeigt einen stärksten kilometrischen Verkehr von etwa 30 000 000 t und einen durchschnittlichen von rund 12 800 000 t. Die entsprechenden Zahlen für die anderen bedeutendsten Ströme sind: Elbe rund 10 000 000 t bzw. 6 500 000 t; Oder rund 4 500 000 t bzw. 3 400 000 t; Weser rund 1 100 000 t bzw. 700 000 t; Weichsel rund 800 000 t bzw. 600 000 t.

Der Güterverkehr auf den Wasserstraßen stieg von 11 000 000 + 9 800 000 = 20 800 000 t im Jahre 1875 auf 68 500 000 + 61 000 000 = 129 500 000 t im Jahre 1910, während die Zahl der Tonnenkilometer von 2 900 000 000 im Jahre 1875 auf 19 000 000 000 im Jahre 1910 und der kilometrische Verkehr (Umlauf oder Verkehrsdichte) von 290 000 t im Jahre 1875 auf 1 900 000 t im Jahre 1910 zunahm.

Den größten Anteil an der Verkehrssteigerung hatten die sieben großen Ströme, denn auf ihnen stieg der Verkehr von 1 763 000 000 tkm im Jahre 1875 auf 15 641 000 000 tkm im Jahre 1910 und die Verkehrsdichte von 590 000 t im Jahre 1875 auf 5 034 000 t im Jahre 1910.

Diese Verkehrssteigerung hat auch in den folgenden Jahren angehalten. Den Höhepunkt erreichte die Binnenschiffahrt im Jahre 1913, für das die Reichs-Statistik in abgerundeten Zahlen folgende Verkehrsmengen angibt:

	Wasserstraßen		Eisenbahnen	
Inlandverkehr	56 700 000 t	= 55,9 %	428 400 000 t	= 85,7 %
Eingang aus dem Auslande	24 900 000 t	= 24,6 %	23 200 000 t	= 4,7 %
Ausgang nach dem Auslande	19 700 000 t	= 19,5 %	48 000 000 t	= 9,6 %
zusammen	101 300 000 t	= 100 %	499 600 000 t	= 100 %

Mithin sind auf den	Wasserstraßen	Eisenbahnen
angekommen	81 600 000 t	451 600 000 t
abgegangen	76 400 000 t	476 400 000 t
zusammen	158 000 000 t	928 000 000 t

An diesem Verkehr waren die Brennstoffe mit etwa einem Drittel beteiligt, wie folgende Zusammenstellung zeigt.

Es wurden befördert	auf dem Wasser	auf der Bahn
Brennstoffe (außer Holz)	32 400 000 t	198 600 000 t
Erden aller Art	11 900 000 t	39 500 000 t
Steine und Steinwaren	6 000 000 t	50 800 000 t
Erze	14 300 000 t	25 100 000 t
Roheisen	1 500 000 t	15 300 000 t
Eisen- und Stahlwaren	2 100 000 t	24 200 000 t
Holz	6 300 000 t	23 100 000 t
Getreide	7 200 000 t	15 600 000 t
Müllereierzeugnisse	1 400 000 t	8 100 000 t
Rüben	500 000 t	12 100 000 t
Düngemittel	2 900 000 t	16 300 000 t
zusammen	86 500 000 t	428 700 000 t

Von den auf dem Wasserwege angekommenen 81 600 000 t wurden 13 400 000 t = 17 % mit der Bahn weiter versandt, während von den zu Wasser abgegangenen 76 4000 000 t 30 300 000 t = 40 % auf dem Bahnwege herangeführt waren.

Die tonnenkilometrische Leistung auf 14 725 km Wasserläufen betrug 21 500 000 000 tkm, so daß sich ein kilometrischer Verkehr von 1 459 000 t ergibt. Scheidet man die unwichtigen, beinahe verkehrslosen Wasserstraßen sowie die flößbaren Wasserläufe hier aus und nimmt den Umfang des Wasserstraßennetzes entsprechend den Ausführungen auf Seite 142 zu 10 000 km an, so ergibt sich eine Verkehrsdichte von 2 100 000 t.

Einen jähen Sturz brachte der Krieg. Die erste Hälfte des Jahres 1914 zeigte noch einen erfreulichen Verkehr. Bei Eintritt der Mobilmachung stockte der Schiffahrtverkehr zunächst vollständig, da die Schiffsbesatzungen durch Einberufung zum Heeresdienst so lückenhaft wurden, daß zahlreiche Fahrzeuge nicht in Betrieb gehalten werden konnten. Weiterhin verringerte sich das Angebot von Frachtgütern, da die seewärtige Ein- und Ausfuhr, welche die Binnenschiffahrt zu einem sehr großen Teile beschäftigt hatte, fast ganz unterbunden war. Infolgedessen nahm der Verkehr erheblich ab; er betrug

im Jahre 1914 . . . . . 15 400 000 000 tkm,
im Jahre 1915 . . . . . 10 500 000 000 tkm und
im Jahre 1916 . . . . nur 10 000 000 000 tkm.

Damit war die Leistung der Wasserstraßen ungefähr auf den Stand von 1899 gesunken. In der zweiten Hälfte des Jahres 1916 setzte wieder eine bessere Beschäftigung der Binnenschiffahrt ein, die auch in den beiden folgenden Jahren anhielt. Immer mehr machte sich das Bestreben geltend, die durch die Ausdehnung der Kriegsschauplätze übermäßig in Anspruch genommenen Eisenbahnen durch stärkere Benutzung des Wasserweges zu entlasten. In dieser Richtung war namentlich die Schiffahrtabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens mit Erfolg tätig. Ueber den Verkehrsumfang der beiden letzten Jahre liegen Zahlen im wesentlichen nur vom Rhein-Weser-Kanal, dem westlichen Teil des langerstrebten Mittellandkanals, vor. Der Kanal wurde zunächst probeweise dem Betriebe übergeben, und zwar der Rhein-Herne-Kanal am 17. Juli 1914, die Strecke Bevergern—Minden am 15. Februar 1915 und die Strecke Minden—Hannover im Herbst 1916. Die förmliche Inbetriebnahme erfolgte am 1. April 1918. Nach der Wasserstraßenanlage sollte etwa in fünf Betriebsjahren ein Verkehr von 10 065 000 t mit 918 000 000 tkm vorhanden sein. Tatsächlich leistete dieser neue Kanal, wie folgende Zusammenstellung ergibt, trotz der Schwierigkeiten bei

[10]) Darunter 22 230 000 t Einfuhr und 14 730 000 t Ausfuhr.

[11]) Die unter A. genannte Zahl von 19 107 000 000 tkm hätte, da auf den bei A. nicht berücksichtigten Wasserstraßen ebenfalls Verkehr stattfindet, unter B. etwas erhöht werden müssen. Mit Rücksicht darauf, daß die Reichsstatistik indes an einzelnen Probeflüssen etwas geringere Zahlen an Tonnenkilometern ermittelt hat, ist die unter A. angegebene Gesamtsumme bei B. auf 19 000 000 tkm herabgesetzt und abgerundet.

[12]) Mittlere Transportentfernung 293 km.

[13]) Mittlere Transportentfernung 153 km.

Beschaffung neuer Kähne und Dampfer, und trotz der sonstigen Kriegsnöte beinahe so viel schon im ersten Jahre, nachdem er ganz vollendet war.

Rechnungsjahr			
1914	1 152 000 t	56 000 000 tkm	Kanal erst teilweise fertig
1915	4 118 000 t	380 000 000 tkm	
1916	5 569 000 t	423 000 000 tkm	
1917	9 454 000 t	927 000 000 tkm	
1918	9 832 000 t	(noch nicht ermittelt).	

Im Jahre 1918 war die Zunahme nur unbedeutend, was wohl zum Teil auf den Dammbruch bei Donkersen zurückzuführen ist, der den Verkehr östlich von Minden vom 10. November 1918 bis März 1919 lahmlegte.

Der Güterverkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen hat in den verflossenen 50 Jahren bis zum Beginn des Weltkrieges, wenn man von geringen Schwankungen infolge der wechselnden Wasserstandsverhältnisse absieht, sich stets in aufsteigender Linie bewegt. In den ersten drei Kriegsjahren nahm der Verkehr ab, um dann wieder allmähich anzusteigen.

Zusammenstellung der auf den deutschen Binnenwasserstraßen geleisteten Güter-Tonnenkilometer

im Jahre 1875	2 900 000 000 Güter-tkm,
„ „ 1880	3 600 000 000 „
„ „ 1885	4 800 000 000 „
„ „ 1890	6 600 000 000 „
„ „ 1895	7 500 000 000 „
„ „ 1900	11 500 000 000 „
„ „ 1905	15 000 000 000 „
„ „ 1910	19 000 000 000 „
„ „ 1912	20 300 000 000 „
„ „ 1913	21 500 000 000 „
„ „ 1914	15 400 000 000 „
„ „ 1915	10 500 000 000 „
„ „ 1916	10 000 000 000 „

II. Allgemeiner Teil

Die Elbeschiffahrt der Zukunft und die Abmessungen neuer Hauptwasserstraßen

Von Baurat O. Höch (Hamburg)

Herr Ministerialdirektor Sympher gibt in einem Aufsatz über die Abmessungen neuer Hauptwasserstraßen im „Zentralblatt der Bauverwaltung" vom Januar v. J.[1]) eine kurze Uebersicht über die Entwicklung, die die Größe der Kanalschiffe in Deutschland vom Finowkahn mit seinen 170 t bis zum Regelschiff des Dortmund—Ems-Kanals innerhalb eines halben Jahrhunderts genommen hat, und kommt auf Grund dieser Entwicklung dazu, das 1000-t-Schiff als Regelschiff für die neuen Kanäle, die nach Friedensschluß gebaut werden sollen, aufzustellen. Diese kurze Uebersicht ist insofern lehrreich, als sie zeigt, daß meist in der kurzen Zeit zwischen der Planung und der Fertigstellung der Kanäle die anfänglich für sie in Aussicht genommenen Schiffsgrößen nicht unwesentlich gewachsen sind. Die Schleusen des Finowkanals sollten bestimmungsgemäß Schiffe von 170 t aufnehmen, ließen aber tatsächlich solche von 200 t Tragfähigkeit durch. „Die Dortmund—Ems-Kanalvorlagen von 1882 und 1886 sahen 500 t vor; beim Bau wurden die Abmessungen so vergrößert, daß gegen 1890 bereits 600 t als maßgebend bezeichnet und gefordert wurden. Weiteres Drängen der Beteiligten führte dazu, daß die Wassertiefe des Dortmund—Ems-Kanals vergrößert wurde und tatsächlich für 750-t-Schiffe ausgenutzt wird. Für den Ems—Weser-Kanal 1905 waren annähernd gleiche Abmessungen vorgesehen; sie wurden aber während des Baues noch etwas vergrößert." Schon allein nach diesen Beispielen ist nicht daran zu zweifeln, daß es mit der Fortführung des Mittellandkanals von Hannover bis zur Elbe und den anderen späteren Kanälen ähnlich gehen wird. Für den Donau—Main-Kanal und den Großschiffahrtweg Rhein—Neckar—Donau sind ja schon 1200 t in Aussicht genommen und für die Reststrecke des Mittellandkanals sind von den Vertretern der Schiffahrt ebenfalls 1200 t gefordert.

Einen ähnlichen Vorgang — jedoch mit echt amerikanischer Beschleunigung — können wir bei dem Erweiterungsbau des Eriekanals in den Vereinigten Staaten wahrnehmen. Der zuerst 1825 für 70-t-Kähne gebaute Kanal wurde später zum besseren Wettbewerb mit den Eisenbahnen wiederholt erweitert, zuletzt gegen Ende des 19. Jahrhunderts für 370-t-Kähne. Eine Erweiterung, die 1903 für 1000-t-Kähne geplant war, wurde wenige Jahre später schon für 1500-t-Kähne und schließlich für 2000-t-Kähne, einige Strecken sogar für 3000-t-Kähne durchgeführt[2]).

Ein weiteres Beispiel bietet uns Holland. Der Kanal von Groningen nach Lemmer an der Zuidersee sollte ursprünglich für Fahrzeuge von 600 bis 700 t erweitert werden, entsprechend den früheren Abmessungen der deutschen Kanäle für 600-t-Kähne. Neuerdings wird jedoch geplant, ihn für 2000-t-Kähne auszubauen, um ihn zu befähigen, dieselben Fahrzeuge aufzunehmen, die jetzt vom Rhein nach Amsterdam und Rotterdam fahren. Der Ausbau soll erfolgen, sobald die Beteiligten ein Drittel der Baukosten übernehmen[3]).

Nach dem Kriege wird die Entwicklung in Deutschland dazu drängen, noch größere Fahrzeuge als jetzt geplant zu verwenden. Soll das Wirtschaftsleben sich möglichst schnell wieder erholen und dem Ausland gegenüber wieder wettbewerbsfähig werden, so muß in erster Linie dafür gesorgt werden, daß eine billige Beförderung aller Massengüter Platz greift. Die Beförderungsfrage wird daher eine wesentlich größere Rolle spielen, als sie es bisher getan hat. Die Eisenbahnen waren vor dem Kriege an der unteren Grenze der Billigkeit angelangt; während des Krieges haben sie infolge der Erhöhung der Arbeitslöhne und Baustoffpreise ihre Frachten erhöhen müssen und werden diese hohen Sätze größtenteils auch nach dem Kriege beibehalten müssen. Billige Frachten können daher nur von den Wasserstraßen erwartet werden; sie werden zwar auch der allgemeinen Preissteigerung Rechnung tragen müssen, jedoch nicht in dem gleichen Maße wie die Eisenbahnen.

Wie schnell die Entwicklung der Schiffsgrößen vor sich gehen wird, vermag heute niemand zu sagen. Sicher aber ist, daß die Entwicklung beim 1000-t-Schiff nicht stehen bleiben wird. Es gilt also vorzusorgen, daß sie auf möglichst billigem Wege vor sich gehen kann.

Werden unsere Kanäle für 1000-t-Schiffe in der bisherigen Weise ausgebaut, so ist eine spätere Erweiterung ihres Querschnittes für die Zulassung größerer Schiffe kaum mehr möglich. Die neueren Kanäle liegen nicht mehr durchweg, wie dies früher meist der Fall war, im Einschnitt. Heute schreckt man nicht davor zurück, auf lange Strecken den Kanal auf einem mehr oder weniger hohen Damm zu führen. Der lange Damm des Dortmund—Ems-Kanals bei Olfen, und der zwar kurze, aber bis zu 28 m über Gelände reichende Damm des Hohenzollern-Kanals in der Nähe von Eberswalde sind wohl die bemerkenswertesten Beispiele dieser Art. Solche Kanalstrecken, aber auch andere, auf denen der Kanal nicht gerade auf einem Damm, aber doch mit seinem Wasserspiegel über dem Gelände oder in durchlässigem Boden liegt, müssen zur Vermeidung von Wasserverlusten infolge von Versickerung besonders gedichtet werden. Sie nehmen heute schon eine beträchtliche Längenausdehnung an. So beträgt beim Hohenzollern-Kanal die Länge der Dichtungsstrecken nicht weniger als 27 km. Beim Dortmund—Ems-Kanal erstrecken sich die besonderen Dichtungsarbeiten im ganzen sogar auf eine Länge von 70 km. Solche Dichtungsstrecken lassen sich später, falls man daran denken wollte, den Kanalquerschnitt zu vergrößern, nicht umbauen, wenn man nicht während der Zeit des Umbaues den ganzen Betrieb auf dem Kanal ausschalten und die betreffende Kanalstrecke vollkommen trocken legen will. Das heutige und noch mehr das spätere Wirtschaftsleben gestattet aber eine solche lange Sperrung eines Hauptverkehrsweges nicht; mithin muß man auf die Erweiterung des Kanals verzichten und den Bau eines neuen Kanals in Erwägung ziehen. Man wird dagegen allen Zukunftsmöglichkeiten Rechnung tragen, wenn man den neuen Kanälen in den Dichtungsstrecken erweiterte Abmessungen gibt, die nach menschlichem Ermessen auch für eine spätere Zukunft überhaupt in Betracht kommen können. Die nicht gedichteten, im Einschnitt liegenden Strecken können dann später jederzeit, je nachdem die Bedürfnisse hierzu sich infolge Steigerung des Verkehrs einstellen, während des Betriebes sowohl hinsichtlich der Tiefe als Breite erweitert werden. Voraussetzung ist nur, daß ein genügend breiter Geländestreifen beim Neubau gleich miterworben und die beiderseitigen Leinpfade gleich in die der späteren Verbreiterung entsprechende Lage gebracht werden, wie es beim Bau des Elbe—Trave-Kanals geschehen ist.

Bei der Berücksichtigung der Bedürfnisse der Zukunft wird man nicht nur an die nähere, sondern auch an die entferntere Zukunft denken müssen.

Nach der Denkschrift von Havestadt & Contag über die Fortführung des Mittellandkanals von Hannover bis zur Elbe wird diese Kanalstrecke schon im achten Jahre nach der Betriebseröffnung eine Gütermenge von rund 12 Millionen Tonnen und im elften Betriebsjahre eine solche von 15 bis 16 Millionen Tonnen zu bewältigen haben. Nach den Untersuchungen von Franzius ist eine noch weiter gehende Steigerung zu erwarten.

Der Rhein—Weser—Hannover-Kanal kann nach Germelmann (Bericht für den Schiffahrtskongreß in Philadelphia 1912 S. 23) mit den vorhandenen Schleusen eine Verkehrsmenge von nahezu 17 Millionen Tonnen bewältigen. Da die Fortsetzung von

[1]) Der Abdruck dieses Aufsatzes befindet sich auch in Nr. 1/2 der „Zeitschrift für deutsche Binnen-Schiffahrt" vom Jahre 1918.
[2]) Zeitschrift „Hansa" vom 14. September 1918.
[3]) Zeitschrift „Die Wasserwirtschaft" 1918, S. 308.

Hannover nach der Elbe für 1000-t-Schiffe ausgebaut werden soll, muß die vorhandene Strecke bald auf die gleiche Leistungsfähigkeit umgebaut werden. Wenn auch nach dem Kriege die Entwickelung des Verkehrs zunächst vielleicht nicht ganz eine so schnelle sein wird, wie sie Havestadt & Contag sowie Franzius angenommen haben, so geht aus ihren Zahlen, auch wenn sie nicht vollkommen zutreffen, doch soviel hervor, daß wir etwa in 20 bis 25 Jahren mit einer Erweiterung des Kanals werden rechnen müssen.

Die Frage, wie weit man in der Berücksichtigung der späteren zukünftigen Verhältnisse zu gehen hat, kann verschieden beurteilt werden, ist aber in unserem Falle doch nicht allzu schwer zu beantworten. Wir müssen dahin streben, in Deutschland ein einheitliches Netz von Hauptwasserstraßen zu schaffen, die die verschiedenen Hauptwirtschaftsgebiete miteinander verbinden. Nebenwasserstraßen werden dann die Wirtschaftsgebiete von geringerer Bedeutung an die Hauptwasserstraßen anzuschließen und auf diese Weise mit den Hauptwirtschaftsgebieten in Verbindung zu bringen haben. Vorbedingung für den größtmöglichen Nutzen der Hauptwasserstraßen muß sein, daß sie mit Fahrzeugen derselben Größe befahren werden können. Ein solches Netz von Hauptwasserstraßen kann aus künstlichen Kanälen, geregelten und kanalisierten Strömen oder Flüssen bestehen. Bei den Kanälen können beliebige Abmessungen gewählt werden, Schwierigkeiten wird nur die Frage der Speisung bereiten. Die Schiffahrt auf den freien Strömen und Flüssen ist von deren Wasserführung abhängig. Sie leidet in Zeiten niedriger Wasserstände an Wassermangel, zu Zeiten der Hochwässer an Wasserüberfluß. Zu beiden Zeiten muß sie häufig eingeschränkt, mitunter ganz eingestellt werden. Das deutsche Wirtschaftsleben nach dem Kriege erfordert es, die fließende Welle unserer Ströme mehr wie bisher nutzbar zu machen. Eine Einwirkung auf die Menge des abfließenden Wassers steht uns nicht zu, wohl aber ist es möglich, diese Menge durch Regelung unseren Zwecken mehr dienstbar zu machen als bisher. Das Mittel hierzu ist die Anlage von Stauseen, die die Hochwässer in den oberen Flußgebieten auffangen und aufspeichern, um sie dann zur Trockenzeit allmählich zur Anreicherung der Niedrigwasserstände in den unteren Flußgebieten abzugeben. Zwar sind schon eine ganze Reihe von Stauseen in Deutschland für die verschiedensten Zwecke, Trinkwasserversorgung von Städten, Hochwasserschutz, Erzeugung von elektrischer Kraft, geschaffen worden, sie können aber trotz ihres in einzelnen Fällen schon recht erheblichen Fassungsraumes doch keinen wesentlichen Einfluß für unsere Zwecke ausüben. Ihre Zweckbestimmung schließt einen solchen Einfluß geradezu mehr oder weniger aus. Ein Stausee beispielsweise, der elektrischen Strom für die Industrie erzeugen soll, muß seine Wasserabgabe möglichst gleichmäßig auf das ganze Jahr verteilen, ein anderer wiederum, der Hochwasserschutz gewähren soll, muß im Anfang des Sommers möglichst leer sein, damit er im Falle von Gewittern usw. möglichst große Wassermengen aufnehmen kann. Stauseen für die Anreicherung des Niedrigwassers der Flüsse müssen dagegen im Anfang des Sommers möglichst gefüllt sein, um im Laufe des Sommers allmählich ihren Inhalt abzugeben. Der geplante Stausee in der Neiße bei Ottmachau in Oberschlesien wird der erste sein, der ausschließlich für die Anreicherung des Niedrigwassers bestimmt ist. Die Stauseen in den Tälern der Eder und Diemel dienen in erster Linie zur Speisung des Mittellandkanals und erst, soweit ihr Wasser hierzu nicht benötigt wird, der Speisung der Weser.

Um einen wesentlichen Einfluß auf die Wasserführung unserer Ströme auszuüben, müssen in ihrem Oberlauf gewaltige Wassermengen aufgestaut werden. Es können daher für unseren Zweck nur große Stauseen mit einem Stauinhalt von hundert oder mehreren hundert Millionen Kubikmetern in Betracht kommen.

Schon die eben genannten Stauseen zeigen, was sich auf diesem Wege erreichen läßt. Derjenige von Ottmachau soll nach dem bisher genehmigten Plan 118 Millionen cbm fassen und die Wassertiefe der Oder auf 1,40 m beim gemittelten Niedrigwasser bringen, kann aber, wenn die Mittel dazu bereit gestellt werden, auf reichlich 250 Millionen cbm gebracht werden, wodurch die Tiefe auf 1,70 m gesteigert wird. Ja, es liegt die Möglichkeit vor, weitere Stauseen anzulegen und das genannte Maß noch weiter zu erhöhen. Die Stauseen der Eder und Diemel mit ihren 202 bzw. 20 Millionen cbm haben außer der vollkommen ausreichenden Speisung des Mittellandkanals von Münster bis Hannover es bewirkt, daß die Schiffahrt auf der Weser in den Trockenjahren 1915 und 1917 aufrechterhalten werden konnte, während sie auf der Elbe, Oder und Weichsel zeitweise unmöglich war[4]).

Es ist das Verdienst des Oberbaudirektors a. D. Rehder in Lübeck, sich der Aufgabe unterzogen zu haben, die vielen, für die verschiedenen Wirtschaftsgebiete von den verschiedensten Seiten bisher geplanten einzelnen Kanallinien durch Verbindung und Erweiterung zu einem Wasserstraßennetz für ganz Mitteldeutschland zusammengefaßt zu haben. Man mag sich zu diesem großzügigen Plan stellen, wie man will, so wird man doch zugeben müssen, daß er eine große Anzahl von Zukunftsmöglichkeiten birgt, die sicher früher oder später in die Wirklichkeit umgesetzt werden. Als wesentlichsten Nachteil wird man besonders bezeichnen müssen, daß die natürlichen Wasserläufe, unsere Ströme, nicht in genügender Weise in das Netz einbezogen sind und dieses der Hauptsache nach nur aus künstlichen Wasserstraßen zusammengesetzt ist. Und doch ist die Schiffahrt auf unseren Strömen in hohem Maße mitbestimmend für unsere Kanäle. Der Rhein wird hierbei außer acht gelassen werden müssen, da er eine Wasserführung aufweist, die diejenigen der anderen Ströme bei weitem überragt. Er bildet eine besondere Wasserstraße für sich. Die Weser ist als freier Strom verhältnismäßig kurz, um einen maßgebenden Einfluß auszuüben, und die kanalisierten Strecken (in Gegenwart und Zukunft) unterliegen den Bestimmungen, die für die Kanäle festgelegt werden. Die Oder kann als Grenzstrom des mitteldeutschen Wirtschaftsgebietes angesehen werden und vermag als solcher nicht bestimmend für unser Wasserstraßennetz zu werden; auch wird ihre Wasserführung zur Zeit niedriger Wasserstände durch die geplanten Maßnahmen derjenigen der Elbe sehr nahe gebracht. Es bleibt also nur die Elbe übrig, die auf ihrer ganzen Länge wichtige Wirtschaftsgebiete bis nach Oesterreich hinein berührt und somit aus diesem Grunde wie auch wegen ihrer Wasserführung als Rückgrat des mitteldeutschen Kanalnetzes angesprochen werden muß. Ihre Schiffahrtsverhältnisse der Zukunft werden m. E. maßgebend sein müssen für die Schiffsgrößen und demgemäß für die Abmessungen der Kanäle nach dem Westen bis zum Rhein, und die nach Osten bis zur Oder anschließenden Kanäle werden diesen folgen müssen.

Im folgenden sollen daher ausschließlich die Verhältnisse der Elbe in Betracht gezogen werden. In ihrem Gebiet sind bis jetzt nur zwei größere Stauseen, soviel bekannt, einer allgemeinen Entwurfsbearbeitung und wirtschaftlichen Untersuchung unterzogen worden, von denen der eine in dem Tale der Saale bei Hohenwarthe in der Nähe von Saalfeld mit 169 Millionen cbm, der andere im Tal der Beraun in Böhmen mit 600 Millionen cbm vorgesehen ist. Nimmt man an, daß die in dem ersteren aufgestaute Wassermenge zwecks Anreicherung des Niedrigwassers zum Abfluß gelangt, so erhält man eine sekundliche Abflußmenge von 12,8 cbm. Bei dem zweiten ist in dem in Aussicht genommenen Betriebsplan (nach den hierüber veröffentlichten Mitteilungen des Industrie-Förderungs-Institutes der Handels- und Gewerbekammer in Prag) mit Rücksicht auf die Industrie ein über das ganze Jahr gleichmäßig verteilter Abfluß von 20 cbm/sek. vorgesehen[5]). Stellt man dagegen die gleiche Annahme auf wie für den Stausee von Hohenwarthe, so ergibt sich für die fünf Sommermonate ein sekundlicher Abfluß von 45 cbm. Läßt sich der Stauraum noch über 600 Millionen cbm steigern, so vermehrt sich auch der sekundliche Abfluß entsprechend. Sympher gibt in dem angezogenen Aufsatz den Stauraum bereits zu etwa 700 Millionen cbm an, dem eine sekundliche Wassermenge während der fünf Sommermonate von 53 cbm entspricht. Mit dieser letzteren Zahl soll gerechnet werden.

Nach Zeitungsnachrichten ist der Firma Carl Zeiß in Jena von der reußischen Regierung die Genehmigung zu Vorarbeiten für einen Stausee erteilt worden, der in der Saale zwischen Burgk und Saalburg kurz oberhalb des von der preußischen Regierung bei Hohenwarthe geplanten liegen und 215 Millionen cbm fassen soll. Da anzunehmen ist, daß die Erbauerin nur die Erzeugung von elektrischem Strom für ihre eigenen Betriebe beabsichtigt, muß damit gerechnet werden, daß die in ihrem Stausee aufgespeicherte Wassermenge gleichmäßig während des ganzen Jahres abgelassen werden soll. Wir erhalten also eine sekundliche Abflußmenge von 6,8 cbm.

In seiner als Manuskript gedruckten Schrift „Das Elbe-Problem" gibt Major v. Donat noch verschiedene Stellen an, an denen große Stauseen geschaffen werden können. Es sind:

Elbesteinitz	mit	500 Millionen cbm
Josefstadt	„	365 „ „
Frauenberg	„	250 „ „
Friedberg	„	150 „ „
Zusammen:		1265 Millionen cbm

Obwohl, soviel mir bekannt, diese Baustellen noch nicht untersucht worden sind, ob sie sich zur Anlage von Talsperren, wie sie zum Aufstauen solch großer Wassermengen erforderlich sind, eignen, und obwohl noch keine allgemeinen technischen Entwürfe vorliegen, so soll doch die Ausführbarkeit sowohl wie der geschätzte Stauraum als gegeben angenommen werden. Zu der letzteren Annahme berechtigt die Tatsache, daß v. Donat auch den Beraun-Stausee in Vorschlag bringt, aber nur mit 250 Millionen cbm einsetzt, während er von anderer Seite, wie erwähnt, zu 600 Millionen cbm veranschlagt ist und nach Sympher 700 Millionen cbm erhalten kann. Auch der Stauraum des Sees von Elbeteinitz kann scheinbar noch wesentlich über die v. Donat angenommenen 500 Millionen cbm hinaus gesteigert werden. Ueberdies ist bei der geologischen Beschaffenheit Böhmens anzunehmen, daß sich noch weitere Stellen finden lassen, die sich zur Anlage von Stauseen — wenn auch vielleicht nicht von solchen mit Hunderten von Millionen cbm — eignen. Auch von dem oberen Saalegebiet ist ähnliches anzunehmen. In Hinsicht auf diese große Wahrscheinlichkeit ist davon Abstand genommen worden, Abzüge für Verdunstung usw. zu machen.

[4]) Sympher, die zukünftige Entwicklung der deutschen Wasserwirtschaft S. 10.

[5]) Siehe Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1918, Seite 140.

Es könnte die Frage aufgeworfen werden, ob die großen Wassermengen, die zur Füllung solch großer Stauseen erforderlich sind, denn auch wirklich von der Natur zur Verfügung gestellt werden. Diese Frage kann betreffs des Beraun-Stausees schon jetzt einwandfrei beantwortet werden. Nach der hydrologischen Studie des Ingenieurs Moravec (Nr. 21 der Mitteilungen des Industrie-Förderungs-Instituts der Handels- und Gewerbekammer in Prag) hat im Durchschnitt der zehn Jahre von 1903 bis 1912, die er seinen Untersuchungen zugrunde legt, im Niederschlagsgebiet des Beraun-Stausees der jährliche Zufluß 905,9 Millionen cbm betragen, schwankend zwischen 605 Millionen cbm im Jahre 1908, 676 Millionen cbm im Jahre 1911 und 1328 Millionen cbm im Jahre 1912. Das ebenso wie 1911 durch seine niedrigen Sommerwasserstände bekannte Jahre 1904 brachte einen Zufluß von 833 Millionen cbm. Selbst für den von Sympher empfohlenen Stauraum von 700 Millionen cbm steht also eine genügende Zuflußmenge zur Verfügung, besonders wenn man noch bedenkt, daß in dem von Moravec untersuchten Jahrzehnt kein einziges verheerendes Hochwasser vorgekommen ist.[6])

Werden die 1265 Millionen cbm wieder während der fünf Sommermonate gleichmäßig zum Abfluß gebracht, so ergibt sich eine sekundliche Abflußmenge von 95,7 cbm.

Wir erhalten dann als Gesamtabfluß

aus dem Stausee von Hohenwarthe . .	12,8 cbm/sek.
aus dem Stausee der Beraun	53,0 cbm/sek.
aus dem Stausee von Saalburg	6,8 cbm/sek.
aus den Stauseen nach v. Donat . . .	95,7 cbm/sek.
zusammen:	168,3 cbm/sek., =

rund 170 cbm/sek., die als Zuschuß zur Anreicherung des Niedrigwassers Verwendung finden können.

In der Zahlentafel I sind für die Orte Torgau, Barby und Darchau die Hebungen des niedrigsten Wasserstandes (NNW.) von 1904 zusammengestellt, die etwa entstehen, wenn der sekundliche Zuschuß von 20 bis 170 cbm, steigend um je 10 cbm, zunimmt. Torgau ist gewählt worden als Ort oberhalb der Saalemündung, Barby als Ort unterhalb derselben an Stelle des als Verkehrspunkt so wichtigen, aber wegen der örtlichen Verhältnisse (Domfelsen, Stromspaltungen) für solche Untersuchungen wenig geeigneten Magdeburg, und Darchau als Ort im Flachland der Elbe. Für Torgau fällt der Zuschuß von $12,8 + 6,8 =$ rund 20 cbm aus den Stauseen von Hohenwarthe und Saaalburg fort und kommen nur 150 cbm zur Geltung, gegenüber 170 cbm bei Barby und Darchau.

Tafel I.

Hebung des NNW. 1904 durch Zuschußwasser aus Stauseen.

Zuschuß cbm/sek.	Torgau (NNW1904=−0,60mPN) Hebung cm	Pegelstand	Barby (NNW1904=−0,36mPN) Hebung cm	Pegelstand	Darchau (NNW1904=−0,78mPN) Hebung cm	Pegelstand
20	20	— 0,40 m PN	16	— 0,20 m PN	14	— 0,64 m PN
30	30	— 0,30 „ „	25	— 0,11 „ „	21	— 0,57 „ „
40	39	— 0,21 „ „	33	— 0,03 „ „	28	— 0,50 „ „
50	48	— 0,12 „ „	41	+ 0,05 „ „	35	— 0,43 „ „
60	57	— 0,03 „ „	48	0,12 „ „	42	— 0,36 „ „
70	65	+ 0,05 „ „	55	0,19 „ „	48	— 0,30 „ „
80	73	0,13 „ „	62	0,26 „ „	53	— 0,25 „ „
90	81	0,21 „ „	69	0,33 „ „	58	— 0,20 „ „
100	89	0,29 „ „	76	0,40 „ „	63	— 0,15 „ „
110	97	0,37 „ „	82	0,46 „ „	68	— 0,10 „ „
120	105	0,45 „ „	88	0,52 „ „	73	— 0,05 „ „
130	113	0,53 „ „	93	0,57 „ „	77	— 0,01 „ „
140	120	0,60 „ „	98	0,62 „ „	81	+ 0,03 „ „
150	127	0,67 „ „	103	0,67 „ „	85	0,07 „ „
160	134	0,74 „ „	108	0,72 „ „	89	0,11 „ „
170	141	0,81 „ „	113	0,77 „ „	93	0,15 „ „

[6]) Der vorliegende Aufsatz ist zum großen Teil im vergangenen Herbst vor der Umwälzung der politischen Verhältnisse in Oesterreich-Ungarn und Deutschland geschrieben worden, ist dann aber wegen dringender Arbeiten liegen geblieben. Es wird vielleicht der Einwand erhoben werden, daß nunmehr, nachdem sich die Tschechen so feindlich gegen uns gestellt haben, keinerlei Aussicht vorhanden sei, daß die vorerwähnten Stauseen in Böhmen gebaut und noch viel weniger, daß sie in einem für uns günstigen Sinne betrieben werden. Demgegenüber darf betont werden, daß nach Wiederkehr ruhiger Zeiten die Macht der wirtschaftlichen Verhältnisse sich stärker erweisen wird, als Völkerverhetzung und Völkerhaß, die jetzt noch in üppiger Blüte stehen. Auch darauf sei hingewiesen, daß nach dem Auseinanderfallen der österreichisch-ungarischen Monarchie Triest, das bisher der einzige Seehafen Oesterreichs war und seit der Erbauung der Tauernbahn stark mit der Elbe, dem anderen Ausfallstor nach der See, in Wettbewerb getreten war, in Zukunft einem anderen Staate angehören wird. Das neue Böhmen wird daher viel mehr auf die Elbe und auf Hamburg als seinen Seehafen angewiesen sein, als das bisherige, und zum eigenen Vorteil geneigt sein müssen, etwaigen Wünschen Deutschlands in Zukunft entgegenzukommen, zumal wenn letzteres einen dem Nutzen seiner Elbeschiffahrt entsprechenden Anteil der Kosten für die Stauseen übernimmt.

Hiernach wird durch einen Zuschuß von 150 bzw. 170 cbm eine Hebung des niedrigsten Wasserstandes von 1904 in Torgau um 1,27 m, in Barby um 1,13 m und in Darchau um 0,93 m hervorgerufen. Da nach dem Schiffahrtsabgabengesetz von 1911 durch die Niedrigwasserregelung in der Elbe oberhalb der Saalemündung eine Wassertiefe von 1,10 m und unterhalb der Saalemündung von m i n d e s t e n s 1,25 m erzielt werden soll, so stellt sich die mit der Durchführung der Niedrigwasserregelung u n d der Herstellung der erwähnten Stauseen zu erzielende Mindestfahrwassertiefe für Torgau auf $1,10 + 1,27 = 2,37$ m, für Barby auf mindestens $1,25 + 1,13 = 2,38$ m und für Darchau auf mindestens $1,25 + 0,93 = 2,18$ m. Berücksichtigt man den Einfluß der vielen geplanten kleinen Staubecken im Harz, so erhalten wir unterhalb der Saalemündung noch einige Zentimeter mehr.

Um volle Gleichmäßigkeit auf der ganzen Elbe zu erreichen, wird man dahin streben müssen, auf der unteren Strecke durch Nachregelung eine Mindesttiefe bis zu 1,50 m zu schaffen, eine Möglichkeit, die in dem Gesetz durch Einschaltung des Wortes „mindestens" vorgesehen ist. Auch der technischen Durchführbarkeit dieser Maßnahme im freien Strom stehen Bedenken nicht entgegen. Wir erhalten dann mit Hilfe der Stauseen eine gleichmäßige Mindesttiefe von rund 2,40 m. Das heißt: Unter der gemachten Annahme (Annahme I) können selbst beim niedrigsten Wasserstande später die Elbeschiffe auf der ganzen Elbe mit einem Tiefgang von 2,20 m verkehren.

In Tafel II sind verschiedene Mittelwerte zusammengestellt, die im folgenden in Betracht kommen. Sie sind den Mitteilungen der Elbestrombauverwaltung 1917 entnommen und beziehen sich auf die Zeit vom 1. November 1875 bis 31. Oktober 1905.

Tafel II.

1	2	3	4	5	6	7
	NNW 1904	MNW	MW	Unterschied zwischen Spalte 2 u. 3	Unterschied zwischen Spalte 3 u. 4	Unterschied zwischen Spalte 2 u. 4
	m PN	m PN	m PN	m	m	m
Torgau	— 0,60	+ 0,39	+ 1,40	0,99	1,01	2,00
Barby	— 0,36	+ 0,45	+ 1,87	0,81	1,42	2,23
Niegripp . . .	— 0,36	+ 0,38	+ 1,92	0,74	1,54	2,28
Wittenberge .	— 0,22	+ 0,62	+ 1,97	0,84	1,35	2,19
Darchau . . .	— 0,78	— 0,01	+ 1,28	0,77	1,29	2,06
			Zusammen	4,15	6,61	10,76
			Im Mittel	0,83	1,32	2,15
				$= 2,15$ m		

Der Unterschied zwischen dem niedrigsten und dem mittleren niedrigsten Wasserstande beträgt hiernach auf der Elbe zurzeit im Durchschnitt rund 0,80 m.

Die zwischen diesen beiden Wasserständen zum Abfluß gelangende Wassermenge wird später nach der durch das Zuschußwasser aus den Stauseen eingetretenen Hebung einen größeren Flußquerschnitt vorfinden und die durch sie bewirkte weitere Hebung wird daher nicht dasselbe Maß erreichen wie jetzt. Statt der jetzigen durchschnittlichen Hebung von 0,80 m werden wir etwa 0,60 m einzusetzen haben.

Dieses Maß zu der eben gefundenen Mindesttiefe hinzugerechnet gibt uns für Annahme I die Mindestfahrwassertiefe beim späteren gemittelten niedrigsten Wasserstande zu $2,40 + 0,60 = 3,00$ m, und demgemäß die Mindesttauchtiefe der Fahrzeuge von 2,80 m.

Im vorstehenden ist, wie noch einmal wiederholt sein mag, die Annahme gemacht, daß die durchschnittliche sekundliche Wassermenge während der fünf Sommermonate gleichmäßig ohne Rücksicht auf die im Strome vorhandenen Wasserstände zum Abfluß gebracht wird. Die Wasserstandskurve wird in diesem Falle dieselbe Gestalt annehmen wie unter den heutigen Verhältnissen. Werden dagegen die Betriebspläne der Stauseen derart gestaltet, daß der Abfluß nach der Höhe der Wasserstände im Strom geregelt wird, daß also die durchschnittlich in der Sekunde zur Verfügung stehenden 170 cbm nicht gleichmäßig, sondern bei höheren Wasserständen geringere, bei niedrigeren Wasserständen größere Wassermengen zum Abfluß gelangen, und auf diese Weise während der fünf Monate ein gleich hoher Wasserstand im Strome erzielt wird, so läßt sich noch eine weitere Hebung um mehrere Dezimeter erreichen. Die Berechnung ist für diesen Fall (Annahme II) nur für Barby durchgeführt worden und hat ergeben, daß dort während der fünf Sommermonate des Jahres 1904 ein Wasserstand von rund + 1,10 m am Pegel erreicht werden kann, der 1,46 m über dem niedrigsten von 1904 und $1,10 - 0,45 = 0,65$ m über dem mittleren niedrigsten liegt. Die Wassertiefe, die hierdurch erzielt werden kann, beträgt demnach $1,46 + 1,25 =$ rund 2,70 m und die zugehörige Tauchtiefe 2,50 m, (gegenüber den oben nach Annahme I gefundenen Maßen von 2,40 bzw. 2,20 m). Rechnen wir hierzu den späteren Unterschied zwischen dem niedrigsten und dem mittleren niedrigsten Wasserstande von 0,60 m, so erhalten wir bei dem letzteren Wasserstande für Barby eine Wassertiefe von $2,70 + 0,60 = 3,30$ m und eine zugehörige Tauchtiefe von 3,10 m.

Da man aus wirtschaftlichen Gründen gezwungen sein wird, aus den vorhandenen von der Natur gebotenen Wassermengen den größtmöglichen Nutzen zu ziehen, so wird man später dafür Sorge tragen müssen, daß die Abflußverhältnisse der Stauseen entsprechend der Annahme II geregelt werden, um neben der Erzeugung von elektrischem Strom usw. auch gleichzeitig für die Schiffahrt den größtmöglichen Vorteil zu erreichen. Wir können daher für unsere weiteren Betrachtungen die Annahme I ausschalten und brauchen nur Annahme II zugrunde zu legen. Daß die Schiffahrt dann auch einen ihrem Vorteil entsprechenden Anteil an den Kosten der Stauseen wird tragen müssen, wird als selbstverständlich zu betrachten sein.

Zurzeit beträgt die für die Elbefahrzeuge zugelassene Größtlänge 76 m, die Größtbreite von Außenkante zu Außenkante gemessen, also einschließlich der Scheuerleisten, 11 m. Es unterliegt jedoch keinem Bedenken, wenn die Länge der Kanalschiffe nach Sympher auf 80 m festgesetzt wird, dieses Maß auch für die Flußschiffe auf der Elbe einzuführen und ferner deren Breite zu 11 m ohne Scheuerleisten, anstatt jetzt 10,8 m, zu wählen. In der Folge sollen daher nur Schiffe mit diesen Abmessungen angenommen und als Flußschiffe bezeichnet werden, im Gegensatz zu den Kanalschiffen, die nach Sympher 9,0 m Breite erhalten sollen. Nach der von Sympher angegebenen Formel berechnet sich die Tragfähigkeit der Fluß- und Kanalschiffe zu $T = 0.72 \cdot L \cdot B \cdot t_b$, worin L die Länge, B die Breite, t_b den Tiefgang in beladenem Zustande bedeutet.

Tafel III.

Tragfähigkeit der Fluß- und Kanalschiffe von 80,0 m Länge

bei einem Tiefgang von	bei B = 9,0 m	bei B = 11,0 m
1,0 m	rund 520 t	rund 630 t
1,2 „	„ 620 „	„ 760 „
1,4 „	„ 730 „	„ 890 „
1,6 „	„ 830 „	„ 1010 „
1,8 „	„ 930 „	„ 1140 „
2,0 „	„ 1040 „	„ 1270 „
2,2 „	„ 1140 „	„ 1390 „
2,4 „	„ 1240 „	„ 1520 „
2,5 „	„ 1300 „	„ 1580 „
2,6 „	„ 1350 „	„ 1650 „
2,7 „	„ 1400 „	„ 1710 „
2,8 „	„ 1450 „	„ 1770 „
2,9 „	„ 1500 „	„ 1840 „
3,0 „	„ 1560 „	„ 1900 „
3,1 „	„ 1610 „	„ 1960 „
3,2 „	„ 1660 „	„ 2030 „
3,4 „	„ 1760 „	„ 2150 „
3,5 „	„ 1810 „	„ 2220 „
3,6 „	„ 1870 „	„ 2280 „
3,8 „	„ 1970 „	„ 2400 „
4,0 „	„ 2070 „	„ 2530 „

Der nach Annahme II ermittelten Tauchtiefe von 2,50 m beim niedrigsten Wasserstande entspricht also eine Tragfähigkeit der Flußschiffe von über 1500 t und derjenigen von 3,10 m beim gemittelten niedrigsten Wasserstande eine solche von annähernd 2000 t. Die Tragfähigkeit der Kanalschiffe stellt sich bei diesen Tauchtiefen auf 1300 beziehungsweise 1600 t.

Mit dem für Barby berechneten späteren mittleren Niedrigwasser, bei dem eine Wassertiefe von 3,30 m vorhanden sein wird, sind wir dem bisherigen Mittelwasser bis auf 0,10 m nahe gekommen. Aus Tafel II ersehen wir, daß der Unterschied zwischen dem niedrigsten Wasserstande von 1904 und dem heutigen Mittelwasser (Spalte 7) im Durchschnitt 2,15 m beträgt. Die nach dem Schiffahrtsabgabengesetz unter dem letzteren Wasserstande zu erzielende Wassertiefe ergibt sich hiernach zu 1,25 + 2,15 = 3,40 m, die eine Tauchtiefe von 3,20 m und bei dieser nach Tafel III eine Tragfähigkeit der Flußschiffe von rund 2000 t zuläßt.

Nach der Reichsstatistik waren vor dem Kriege auf der Elbe 94 Fahrzeuge von je über 1000 t Tragfähigkeit in Fahrt, von denen 71 eine solche bis zu 1200 t, 11 eine solche bis zu 1400 t und 12 eine noch größere Tragfähigkeit besaßen. Das größte oberhalb Hamburgs verkehrende Fahrzeug hat eine Länge von 84,5 m, eine Breite von 11,8 m und vollbeladen bei einem Tiefgang von 2,0 m eine Tragfähigkeit von 1434 t. Alle diese Schiffe besitzen eine Tauchtiefe in beladenem Zustande von 1,80 bis 2,0 m und erfordern eine Wassertiefe von 2,0 bis 2,20 m. Von dem seit 1912 vorgeschriebenen Regelschiffe von 76,0 m Länge und 11,0 m Breite gilt dasselbe; es hat bei einem Tiefgang von 1,80 m beziehungsweise 2,0 m eine Tragfähigkeit von annähernd 1100 beziehungsweise rund 1200 t. Da zurzeit beim niedrigsten Wasserstand nur eine Mindesttiefe von 0,60 m vorhanden ist, so können unsere jetzigen großen Fahrzeuge, die unbeladen einen Tiefgang von rund 0,40 m besitzen, bei diesem Wasserstande gerade in unbeladenem Zustande schwimmen und müssen zu Zeiten solcher Wasserklemmen ganz aus der Fahrt genommen werden. Beim jetzigen mittleren niedrigsten Wasserstande, der, wie wir gesehen haben, im Durchschnitt rund 0,80 m über dem niedrigsten liegt, finden sie eine Mindesttiefe von 0,60 + 0,80 = 1,40 m vor, und ihre volle Ladefähigkeit erreichen sie erst bei einem Wasserstande, der den niedrigsten um 1,40 bis 1,60 m überschreitet. Und dennoch erweisen sie sich noch als wirtschaftlich vorteilhaft und daher berechtigt. Das erklärt sich daraus, daß die Zeiten solcher Wasserklemmen, in denen die Schiffahrt vollkommen ruhen oder nur höchst unvorteilhaft ausgenutzt werden kann, verhältnismäßig selten auftreten, wie aus der folgenden Tafel IV hervorgeht. In ihr sind für Torgau und Darchau alle Tage des 20jährigen Zeitraums von 1893 bis 1912 zusammengestellt mit Wasserständen, die unter mittlerem Niedrigwasser (MNW), sowie in MNW und darüber lagen. In den Spalten 2, 4, 6, 8 ist die Anzahl der Tage im ganzen und sodann in den Spalten 3, 5, 7, 9 die Anzahl der Eistage ermittelt. Der Unterschied beider Spalten (nicht berechnet) ergibt die eisfreien Tage, also die Schiffahrttage. Die wenigen Tage, an denen die Schiffahrt vielleicht wegen Hochwassers gesperrt war, sind nicht berücksichtigt. Am Ende der Tafel ist die Anzahl der Tage nach dem 20jährigen Durchschnitt, einmal ohne Abzug der Eistage, das andere Mal nach Abzug derselben, festgestellt.

Tafel IV.

Tage mit Wasserständen.

Jahr	unter MNW				in MNW und darüber			
	Torgau		Darchau		Torgau		Darchau	
	in den einzelnen Jahren	davon Eistage	in den einzelnen Jahren	davon Eistage	in den einzelnen Jahren	davon Eistage	in den einzelnen Jahren	davon Eistage
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1893	60	12	124	14	305	52	241	65
1894	9	7	—	—	356	34	365	39
1895	18	7	21	—	347	69	344	89
1896	5	—	—	—	361	41	366	50
1897	8	10	—	—	357	46	365	84
1898	65	—	14	—	300	7	351	3
1899	14	—	—	—	351	15	365	7
1900	35	11	16	—	330	9	349	63
1901	22	11	23	—	343	43	342	59
1902	39	—	—	—	326	7	365	37
1903	22	27	11	—	343	19	354	26
1904	129	—	133	—	237	27	233	37
1905	29	10	3	—	336	17	362	30
1906	26	—	7	—	339	10	358	6
1907	41	4	—	—	324	41	365	51
1908	137	1	64	—	229	26	302	24
1909	54	34	16	9	311	38	349	73
1910	—	—	—	—	365	14	365	5
1911	182	—	186	—	183	20	179	9
1912	24	11	4	—	342	21	362	47
Im ganzen	919	145	622	23	6385	556	6682	804
Im 20jährigen Durchschnitt								
ohne Abzug der Eistage	46		31		319		334	
nach Abzug der Eistage	39		30		291		294	

Wir finden, daß in Darchau nur $^1/_{11}$ aller Schiffahrttage (30) unter MNW und $^{10}/_{11}$ (294) in MNW und darüber liegen. Für Torgau stellt sich das Verhältnis auf 1 : 8,5.

Trotzdem also die Wasserstände 1904 an 129 bzw. 133 Tagen, 1908 an 137 bzw. 64 Tagen und 1911 sogar in der Hälfte aller Tage (182 bzw. 186) unter MNW lagen, ist das Gesamtdurchschnittsergebnis doch im allgemeinen für die großen Fahrzeuge ein nicht ungünstiges.

Hieraus ist zu entnehmen, daß auch in Zukunft die Tragfähigkeit der großen Elbefahrzeuge sich nach der Wassertiefe bestimmen wird, die bei mittlerem Niedrigwasser und darüber vorhanden ist. Und da wir gesehen haben, daß dieser Wasserstand bis auf 0,10 m dem jetzigen Mittelwasser naherückt, so können wir sagen, daß für die Tragfähigkeit ein Wasserstand maßgebend sein wird, der in der Höhe des heutigen Mittelwassers liegt. Für diesen letzteren haben wir aber oben eine Tragfähigkeit von 2000 t gefunden. Auch Schiffe, die eine noch darüber hinaus gehende Tragfähigkeit besitzen, werden sich als durchaus wirtschaftlich erweisen. Wenn sie auch häufiger nicht mit voller Ladung fahren können, so fällt für sie doch gegenüber den jetzigen großen Elbefahrzeugen der Umstand ins Gewicht, daß sie jederzeit, selbst während der Sommermonate, noch mindestens mit 1500 t Ladung verkehren können und nie der Fall eintreten kann, daß sie ihre Fahrten wegen zu geringer Tiefe einstellen müssen. Sie werden also wirtschaftlich weit besser ausgenutzt werden können, als es mit den jetzigen großen Elbeschiffen bei den heutigen Verhältnissen möglich ist. Solche Schiffe werden aber zweckmäßig eine größere Breite als 11 m, von der wir in Anlehnung an die heutigen Verhältnisse ausgegangen sind, erhalten; sie fallen daher aus unserer Betrachtung fort.

Als obere Grenze der 11 m breiten Elbeschiffe werden wir eine Tragfähigkeit von 2000 t annehmen können, und wir sind nach den obigen Entwickelungen berechtigt, ein Schiff dieser Tragfähigkeit als das Regel-Großelbeschiff der Zukunft zu bezeichnen, das eine Länge von 80,0 m, eine Breite von 11,0 m (ohne Scheuerleisten) und einen Tiefgang nach Tafel III von 3,2 m besitzt.

Zum Vergleich sei auf die Verhältnisse auf dem Rhein verwiesen. Es besitzt ein Rheinschiff:

von 1200 t eine Länge von 80,7 m; eine Breite von 10,0 m, eine Seitenhöhe von 2,0 m
„ 1500 „ „ „ „ 82 „ „ „ „ 10,3 „ „ „ „ 2,5 „
„ 1700 „ „ „ „ 84 „ „ „ „ 11,15*) „ „ „ „ 2,6 „
„ 2300 „ „ „ „ 90 „ „ „ „ 12,0 „ „ „ „ 2,6 „
„ 3500 „ „ „ „ 120 „ „ „ „ 14,0 „ „ „ „ 2,85 „

*) auf den Spanten.

Die Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe in einem derartigen Maße hat auch noch andere volkswirtschaftliche Vorteile im Gefolge.

Unter den heutigen Verhältnissen muß zur Bewältigung der vorhandenen Ladungen eine übermäßig große Anzahl von Fahrzeugen in Fahrt gehalten werden. In wasserreichen Jahren dagegen ist zuviel Kahnraum vorhanden. Eine ganz überschlägliche Ermittelung hat ergeben, daß in diesen Jahren etwa ⅓ des auf der Elbe verkehrenden Schiffsparks zur Bewältigung des Verkehrs genügen würde. Die Folge ist, daß in solchen der Schiffahrt an sich günstigen Zeiten wegen des Ueberangebots an Kahnraum die Frachten sinken und das Schiffahrtgewerbe geldlich schlecht abschneidet. Hiervon werden besonders die Einzelschiffer hart betroffen. Das ist ein volkswirtschaftlich ungesunder Zustand. In Zukunft genügt eine wesentlich geringere Anzahl von Schiffen. Dadurch wird das in der Schiffahrt angelegte Kapital vermindert und eine bessere Verzinsung desselben erzielt werden.

Bei den heutigen unsicheren Schiffahrtverhältnissen ist ferner ein Frachtabschluß auf längere Zeit im voraus, wie er zum Beispiel auf dem Dortmund—Ems-Kanal mit seinem gleichbleibenden Wasserstande schon seit längerer Zeit geübt wird, auf der Elbe nicht gut möglich, da die Schiffahrttreibenden nicht wissen können, ob das kommende Jahr gute oder schlechte Wasserstände bringen wird. Wird es dagegen in Zukunft durch die Stauseen erreicht, daß den ganzen Sommer hindurch ein ständiger und bekannter Mindestwasserstand zur Verfügung steht, so können solche Abschlüsse wie beim Dortmund—Ems-Kanal im voraus betätigt werden. Da an ihnen dem Kaufmann für seine Preisberechnungen besonders gelegen ist, so wird er auch in Zukunft den Beförderungen auf dem Wasserwege mehr Vertrauen entgegenbringen und ihm zum Vorteil der Schiffahrt mehr Güter zuführen, als er jetzt wagen darf.

Neben den Großschiffen, die wie jetzt in erster Linie für den Massengutverkehr in Frage kommen, werden sich die Schiffe geringerer Tragfähigkeit lebensfähig erhalten, wie die Erfahrung auf wohl allen neuzeitigen Wasserstraßen zeigt, auf denen die mittleren Schiffe und besonders die Kleinschiffahrt neben der Großschiffahrt sich nicht nur behauptet, sondern der Zahl nach sogar zugenommen hat.

Es besteht nunmehr die Frage, in welcher Weise der geschilderten und meiner Ueberzeugung nach mit Sicherheit zu erwartenen zukünftigen Entwickelung der Elbeschiffahrt bei dem Bau neuer Hauptwasserstraßen — und nur für solche gelten diese Ausführungen — Rechnung getragen werden muß.

In der preußischen Kanalvorlage von 1904 heißt es Seite 13: „Das vollkommenste würde sein, wenn für sämtliche Wasserstraßen Deutschlands Normalabmessungen erreicht werden könnten. Davon muß indes Abstand genommen werden, weil das Bedürfnis des Ostens die großen 600-t-Schiffe des Dortmund—Ems-Kanals nicht bedingt, und einige neuere Anlagen östlich von Berlin, wie der Oder—Spree-Kanal, die Kanalisierung der oberen Oder und die Regulierung der Netze, entsprechend den Schiffahrtverhältnissen der anschließenden natürlichen Wasserstraßen, in kleineren Abmessungen zur Ausführung gebracht sind."

Wie schnell sich die Ansichten ändern, sieht man auch an diesem Beispiel. Kaum 14 Jahre nach dieser Kanal-Vorlage (1918) tritt Ministerialdirektor Sympher, der doch an ihrer Ausarbeitung, wie seine verschiedenen Veröffentlichungen aus jener Zeit („Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein—Elbe-Kanals", die „Wasserwirtschaftliche Vorlage" usw.) beweisen, den tätigsten Anteil genommen hat, in dem anfangs erwähnten Aufsatz für ein einheitliches mitteleuropäisches Wasserstraßennetz, also für den Fortfall des bisherigen Unterschiedes zwischen den westlichen und östlichen Kanälen ein und will diesem Netz das 1000-t-Schiff zugrunde gelegt wissen. Ja, der Unterschied zwischen dem Westen und dem Osten ist bereits geschwunden. Sobald die in der Ausführung begriffenen Anlagen an der oberen Oder fertiggestellt sein werden, können dort schon 1000-t-Schiffe verkehren. Und wird der Mittellandkanal für diese Schiffsgröße gebaut sein, so müssen die zwischenliegenden und anschließenden Kanäle dann baldigst folgen. Man wird annehmen dürfen, daß der kurz vor dem Krieg begonnene Umbau des Plauer Kanals schon nach diesen Gesichtspunkten erfolgt.

Was die in dem vorstehenden ersten Satz aus der Kanalvorlage von 1904 enthaltene Ansicht betrifft, so ist es sehr zweifelhaft, ob sie für alle Wasserstraßen wirtschaftlich richtig ist. Für Zweigkanäle, die nach weniger wichtigen Verkehrsgebieten führen und keine großen Mengen von Massengütern befördern, ist sie jedenfalls nicht ohne weiteres zutreffend. Für diese kommen im allgemeinen nur kleinere Schiffe, etwa bis zur Größe der Saalekähne von 400 t, günstigstenfalls gleiche Schleusenabmessungen wie bei den Hauptkanälen, aber nur einschiffiger Kanalquerschnitt in Frage. Selbst der Zweigkanal nach dem großgewerblich so wichtigen Osnabrück ist nur einschiffig gebaut worden. Zutreffend ist die Ansicht dagegen für alle Hauptwasserstraßen, und nur solche werden von unseren Betrachtungen betroffen.

Auch Sympher hat bei seinen Vorschlägen nur Hauptwasserstraßen im Auge, wie schon die Ueberschrift „Abmessungen neuer Hauptwasserstraßen" angibt. Diese Vorschläge verstoßen aber gegen den Grundsatz der Einheitlichkeit. Ein einheitliches Wasserstraßennetz, das aus natürlichen und künstlichen Wasserstraßen besteht, muß zur Voraussetzung haben, daß die Fahrzeuge, die zum durchgehenden Befahren des ganzen Netzes bestimmt sind, auch tunlichst jederzeit, also auch zu Zeiten der niedrigsten Wasserstände die nötige Tiefe vorfinden. Bei den Kanälen ist diese Forderung, wenn nicht die Speisung einmal versagt, im allgemeinen als erfüllt anzusehen, bei der für Ströme von Sympher geforderten Tiefe trifft das aber nicht immer zu. Ein Schiff von 1000 t Tragfähigkeit beansprucht bei einem Tiefgang von 2,0 m in beladenem Zustande im Strom eine Wassertiefe von 2,20 m, Sympher fordert aber für geregelte Flüsse sogar erst bei erhöhtem Mittelniedrigwasser eine Tiefe von 1,70 bis 1,80 m und erst für später „tunlichst" 2,20 m. Diese Beschränkung der Stromtiefe kann wohl als zulässig erachtet werden bei einem Kanal, der wie der Mittellandkanal bei Minden die Weser mit einer Brücke überschreitet, so daß die Kanalschiffe gar nicht den Strom zu benutzen brauchen. Wollen sie auf ihn übergehen, so müssen sie sich mit ihrem Tiefgang nach der zur Zeit der Fahrt auf dem Strom vorhandenen Wassertiefe richten. Bei einem Kanal aber, der wie der Mittellandkanal nach der bisherigen Planung im Zuge der Nord- oder der Südlinie in die Elbe mündet, um an einer anderen Stelle des Stromes am jenseitigen Ufer seine Fortsetzung zu finden, bei dem also der Strom gleichsam auf eine kurze Strecke einen Teil des Kanals bildet, muß gefordert werden, daß die von dem Kanalregelschiff beanspruchte Tiefe auch tunlichst *jederzeit* und nicht erst bei erhöhtem Mittelniedrigwasser vorhanden ist. Ist das nicht der Fall, so kann die durchgehende Kanalschiffahrt während der ganzen Dauer der Wasserklemme nicht voll ausgenutzt werden. Wenn, wie oben auf Tafel IV nachgewiesen, auch im Durchschnitt die Zeiten mit Wasserständen, die unter mittlerem Niedrigwasser liegen, nur 1/11 bis ⅛ der Schiffahrtzeiten betragen, so beweisen anderseits die hohen Zahlen der Jahre 1904, 1908 und 1911, in denen an 129, 137 bzw. 182 Tagen das Mittelniedrigwasser nicht erreicht wurde, wie verlustbringend die völlige Unterbindung der Kanalschiffahrt nach Fertigstellung des Kanals bei Wiederkehr solcher Klemmen für das Schiffahrtgewerbe und störend für das ganze Verkehrsleben Norddeutschlands sein würde.

Immer und immer wieder muß daher die Forderung wiederholt werden, daß der Mittellandkanal, mag er nun in der einen oder der anderen Richtung gebaut werden, über die Elbe hinweggeführt werden muß, um unter allen Umständen wenigstens den West-Ostverkehr sicherzustellen. Ein Ausbau der Elbe, der den jederzeitigen Uebergang der Kanalschiffahrt gewährleistet, wird sich zwar durch Zuhilfenahme von großen Stauseen ermöglichen lassen. Zur Erreichung dieses Zieles reichen aber die beiden Stauseen an der Saale nicht aus. Ueberdies darf die jetzt schon vorhandene Schwierigkeit der Elbeverkehrsverhältnisse bei Magdeburg nicht noch durch das Hinzukommen des Kanalverkehrs gesteigert werden, wenn nicht Zustände eintreten sollen, die zur häufigen gegenseitigen Störung des Kanal- und des Elbeverkehrs und unter Umständen sogar zur vollständigen Stockung führen. Neben den Wasserstandsverhältnissen sind es also die Verkehrsverhältnisse, die gebieterisch die Ueberführung des Mittellandkanals über die Elbe fordern.

Da auf der Elbe als dem Rückgrat des mitteldeutschen Wasserstraßennetzes das zugelassene Regelschiff eine Breite von 11 m besitzt, so ist die erste Forderung der Einheitlichkeit, daß dieses Schiff auch auf die anschließenden Hauptkanäle übergehen kann. Auch aus der Rücksicht auf die möglichst vorteilhafte Auswertung zum Nutzen der Volkswirtschaft ergibt sich die zwingende Notwendigkeit, nicht das kleinere 9 m breite *Kanal*schiff, sondern das größere 11 m breite *Fluß*schiff zum Maßstabe zu nehmen. Für den Mittellandkanal von Hannover bis Magdeburg, der der erste derartige Hauptkanal sein wird, folgt daraus, daß sein Querschnitt nach dem 11 m breiten Flußschiff bemessen werden muß. Aus der Schiffsbreite von 11 m ergibt sich für die Schleusen deren Weite zu 12 m, ein Maß, das ebenfalls mit Rücksicht auf die Elbeschiffahrt bei dem Elbe—Trave-Kanal bereits vor rund 20 Jahren durchgeführt worden ist.

Auch Wasserbaudirektor Bubendey hat in seinem im Architekten- und Ingenieurverein zu Hamburg am 10. Januar d. J. gehaltenen Vortrag über den wirtschaftlichen Wert des Elbestromes diese Forderung gestellt, zunächst allerdings nur für die Schleusen. Wird diese geringe Verbesserung durchgeführt, so können, ohne daß der von Sympher in dem mehrfach erwähnten Aufsatz vorgeschlagene Querschnitt geändert wird, außer den Kanalschiffen mit 2 m Tiefgang, auch Flußschiffe mit 1,6 m Tiefgang verkehren. Die letzteren haben bei diesem geringen Tiefgang dieselbe Tragfähigkeit von 1000 t wie die Kanalschiffe (s. Tafel III). Abb. 1

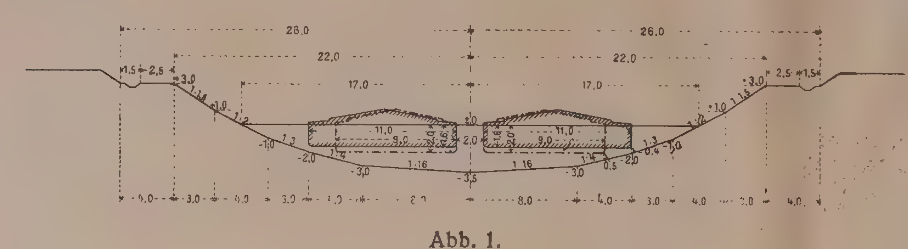


Abb. 1.

zeigt den Querschnitt des Kanals mit den beiden Schiffsgrößen. Das Flußschiff hat gegenüber dem Kanalschiff einen geringen, aber unwesentlichen Nachteil insofern, als der Mindestabstand von der Kanalwandung bei der gezeichneten Schiffslage 0,40 m gegen 0,50 m beträgt.

Es ist nunmehr noch die Frage zu untersuchen, ob dem zukünftigen Kanalquerschnitt ein Flußschiff mit 1500 t Tragfähigkeit, das zu jeder Zeit auf der Elbe verkehren kann, oder ein solches von 2000 t, das nur bei dem späteren, dem jetzigen Mittelwasser nahekommenden mittleren Niedrigwasserstande volle Ladung führen kann, zugrunde zu legen ist.

Die strenge Durchführung des Gedankens der vollkommenen Einheitlichkeit der Wasserstraßen würde dazu führen, dem 1500-t-

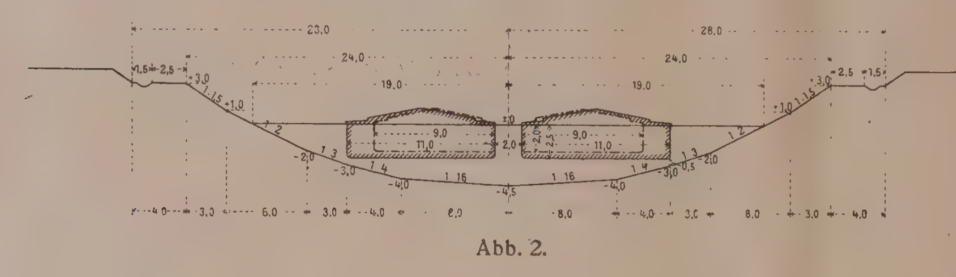


Abb. 2.

Schiffe den Vorzug zu geben. Dann würden die voll beladenen, auf dem Mittellandkanal von Westen kommenden Kanalschiffe, vorausgesetzt natürlich, daß auch die Wasserstraße östlich der Elbe in gleichen Abmessungen gebaut würde, sowohl in Richtung Berlin weiterfahren, wie auch auf der Elbe jederzeit, sei es nördlich nach Hamburg, sei es südlich nach Sachsen usw., weiterfahren können. In umgekehrter Richtung würden aber zu Zeiten günstiger Wasserstände auf dem Strom nur die bis zu 1500 t beladenen Elbeschiffe auf den Kanal übergehen können; alle mit größerer Ladung fahrenden Schiffe müßten entweder an der Kanalmündung leichtern oder ihre Ladung am Abgangsort auf 1500 t beschränken. Dies Verfahren kann nicht als wirtschaftlich angesprochen werden.

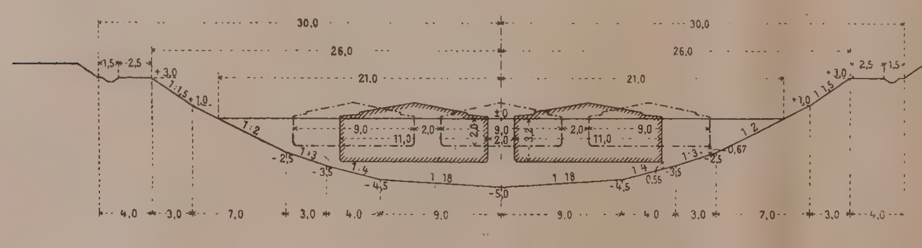


Abb. 3.

Wir haben oben gesehen, daß die Elbe an rund $^9/_{10}$ ihrer Schiffahrttage Schiffe von 2000 t und an $^1/_{10}$ aller Tage nur solche von 1500 t tragen kann. Eine vollkommene Gleichmäßigkeit in der Wasserführung der Ströme wird nie erreicht werden können. Und so wird auch eine vollkommen gleiche Ausnutzungsmöglichkeit der Fluß- und Kanalschiffe sich nie schaffen lassen. Es kann sich nur darum handeln, die Ausnutzungs**möglichkeit** wirtschaftlich möglichst günstig zu gestalten. Und da es keinem Zweifel unterliegen kann, daß das größere Schiff wirtschaftlich als das maßgebendere anzusehen ist, so müssen wir dem 2000-t-Schiffe als dem ausnutzungsfähigeren den Vorzug geben und unsere Hauptwasserstraßen Mitteldeutschlands für diese Schiffsgröße ausbauen. Sie nur für 1500-t-Schiffe bauen, hieße die großen, gerade für die Massengutbeförderung zwischen den einzelnen Wirtschaftsgebieten auf große Entfernungen besonders geeigneten Schiffe ausschalten. Und in der Zukunft kommt es doch gerade wesentlich auf möglichst billige Beförderung der Massengüter an.

Schon jetzt verkehren auf unseren Kanälen Eildampfer. Sie können aber bei dem engen Kanalquerschnitt mit seiner geringen Tiefe nur geringe Geschwindigkeit entfalten und sind daher wenig in der Lage, der Eisenbahn hinsichtlich der Schnelligkeit der Beförderung in wünschenswerter Weise Abbruch zu tun. Wesentlich günstiger gestalten sich die Verhältnisse, wenn die Kanäle für 1500-t-Schiffe und noch günstiger, wenn sie für 2000-t-Schiffe gebaut werden. Die im letzteren Falle vorhandene Tiefe von 5 bis 5,5 m gestattet es den größten, später auf der Elbe verkehrenden Dampfern, auch auf dem Kanal mit einer Geschwindigkeit von 10 bis 12 km in der Stunde zu fahren und dadurch einen großen Teil des Stückgutverkehrs, der heute der Eisenbahn verbleibt, dieser zu entreißen.

Aber auch die geldlichen Rücksichten sprechen für die Wahl des 2000-t-Schiffes.

Das 1500-t-Schiff erfordert einen Kanalquerschnitt, wie ihn etwa die Abb. 2 zeigt, der in Anlehnung an den beim Ems—Weser-Kanal durchgeführten und den von Sympher vorgeschlagenen Querschnitt entworfen ist. Die Tiefe beträgt in der Mitte 4,5 m statt 3,0 im ersteren und 3,5 m im letzteren Falle, die Wasserspiegelbreite 38,0 m gegen 31,0 m bzw. 34,0 m, die Querschnittsgröße 119,0 qm gegen 59,15 bzw. 83,0 qm. Das Verhältnis des eingetauchten Schiffsquerschnitts zum Kanalquerschnitt ergibt sich zu 1 : 4,33, liegt also in der Mitte zwischen dem entsprechenden Maß des Dortmund—Ems-Kanals von 1 : 4,2 und demjenigen des Sympherschen Querschnitts von 1 : 4,51, es ist demnach sicher nicht zu groß gewählt.

Abb. 3 stellt einen Kanalquerschnitt für ein 2000-t-Schiff dar, der nach denselben Gesichtspunkten entworfen ist. Hier ist die Tiefe in der Mitte zu 5,0 m, die Wasserspiegelbreite zu 42,0 m angenommen und es ergibt sich bei einer Querschnittsgröße von 148 qm das Verhältnis des eingetauchten Schiffsquerschnitts zum Kanalquerschnitt zu 1 : 4,2. Hier wäre also eine geringe Vergrößerung sogar wünschenswert (s. unten!).

Aus einem Vergleich der beiden Querschnitte der Abb. 2 und 3 ersehen wir das Folgende:

Querschnitt Abb. 3 ist um rund $^1/_4$ größer als derjenige Abb. 2. Demgemäß steigen auch die Mehrkosten für die Erdarbeiten in dem gleichen Maße. Für die Sicherungsarbeiten in der Wasserlinie, die Leinpfadanordnung und Befestigung, die Entwässerung des benachbarten Geländes, die Brückenunterbauten und Brückenrampen entstehen keinerlei Mehrkosten. Da die Geländebreite sich von rund 56 auf 60 m, also um 4 m vermehrt, entstehen Mehrkosten beim Grunderwerb um rund $^1/_{14}$. Die Brückenweiten vergrößern sich etwa in dem gleichen Verhältnis. Die Mehrkosten der Schleusen seien zu $^1/_4$ angenommen.

Es sei nun an einem Zahlenbeispiel durchgeführt, um wieviel höher sich unter Zugrundelegung dieser Bruchteile die Kosten für den um ⅓ leistungsfähigeren Querschnitt nach Abb. 3 gegenüber dem in Abb. 2 dargestellten Querschnitt im Durchschnitt stellen.

Hierzu ist zurückgegriffen auf die Entwürfe von Havestadt & Contag für die Nord- und die Südlinie des Mittellandkanals, niedergelegt in der bekannten Denkschrift von 1915, sowie auf den Entwurf von Professor Franzius für die Mittellinie des Mittellandkanals, niedergelegt in der Denkschrift von 1916. Diese Entwürfe sind im allgemeinen auf den gleichen Grundlagen für die gleichen Kanalquerschnitte und annähernd auch der gleichen Einheitspreise aufgebaut, bieten also hierzu eine geeignete Vergleichsunterlage. Es stellen sich nach ihnen die Kosten für die einzelnen Posten des Anschlags zu den Gesamtkosten in Hundertsätzen:

	Nordlinie	Südlinie	Mittellinie	im Durchschnitt
1. für Grunderwerb . . .	20 v. H.	18 v. H.	15 v. H.	18 v. H.
2. „ Erdarbeiten . . .	35 „	38 „	43 „	39 „
3. „ Schleusen . . .	7 „	11 „	16 „	12 „
4. „ Brücken . . .	18 „	13 „	10 „	13 „
5. „ Wasserversorgung	5 „	5 „	1 „	3 „
6. „ Insgemein . . .	6 „	6 „	6 „	6 „
7. „ Bauzinsen . . .	9 „	9 „	9 „	9 „

Trotzdem bei den einzelnen Kanallinien zum Beispiel die Kosten für Grunderwerb naturgemäß am meisten voneinander abweichen werden, weil bei der einen Linie wertvolleres Gelände durchschnitten wird als bei der anderen und somit höhere Kosten beansprucht werden, so ergeben sich doch gute Vergleichsdurchschnittswerte, die in Spalte 5 enthalten sind. Die Bauzinsen sind bei allen drei Veranschlagungen zu 10 v. H. angesetzt, vermindern sich aber in der Zusammenstellung infolge der vorgenommenen Abrundungen bei allen dreien auf 9 v. H. Nach diesen Durchschnittssätzen verteilen sich die Unterabteilungen für einen Kanal für 1500-t-Schiffe, dessen durchschnittliche kilometrische Kosten zu 850 000 M angenommen seien, in der folgenden Weise:

1. Grunderwerb	18 v. H.	=	153 000 M
2. Erdarbeiten	39 „	=	332 000 „
3. Schleusen	12 „	=	102 000 „
4. Brücken	13 „	=	110 000 „
5. Wasserversorgung	3 „	=	26 000 „
6. Insgemein	6 „	=	51 000 „
7. Bauzinsen	9 „	=	76 000 „
		zusammen	850 000 M

Nunmehr erhalten wir unter Hinzunahme der oben gewählten Bruchteile für einen Kanal für 2000-t-Schiffe:

1. für Grunderwerb	153 000 + $^1/_{14}$ =	rund 165 000 M
2. „ Erdarbeiten	332 000 + ¼ =	„ 415 000 „
3. „ Schleusen	102 000 + $^1/_8$ =	„ 115 000 „
4. „ Brücken	110 000 + $^1/_{14}$ =	„ 120 000 „
5. „ Wasserversorgung		„ 25 000 „
6. „ Insgemein		„ 50 000 „
		rund 890 000 M
7. „ Bauzinsen 10 v. H. von 1—6		„ 90 000 „
		zusammen rund 980 000 M

Verlängerung des Mittellandkanals von Hannover nach Magdeburg bzw. zum Ihlekanal in der Hauptsache für 1000-t-Schiffe ausgebaut werden. Zu fordern ist nur jetzt schon, daß die Schleusen eine Weite von 12,0 m erhalten, um den 11,0 m breiten Elbschiffen den Zugang zum Kanal zu eröffnen, daß das Gelände für die spätere Verbreiterung erworben und die Leinpfade, Brücken, Häfen und sonstigen Anlagen dieser Verbreiterung entsprechend beim Neubau hergestellt werden, damit später hierfür keine Umbauten erforderlich werden. Das Kanalbett wird zunächst in den Einschnittsstrecken nach Maßgabe der Abb. 5 hergestellt. Die Mittellinie wird seitlich um 4 m gegen diejenige des späteren endgültigen Bettes verschoben, so daß die Böschung des rechten Ufers mit der späteren zusammenfällt und daher gleich endgültig ausgebaut und befestigt werden kann. Die Böschung des anderen Ufers rückt infolge der Verschiebung der Mittellinie 8 m von der endgültigen ab. Der 8 m breite Streifen bis zum linksseitigen Leinpfad bleibt als Berme bestehen in einer Höhenlage, die etwa dem Wasserspiegel entspricht. Eine Bepflanzung mit Reth (Schilf), wie sie beim Elbe—Trave-Kanal vorgenommen ist, genügt zum Schutze gegen den Wellenschlag, so daß eine Befestigung mit Steinschüttungen oder dergleichen zunächst nicht erforderlich wird. Durch den Fortfall dieser Befestigung auf dem einen Kanalufer tritt eine nicht unwesentliche Ersparnis beim Neubau auf, die nicht nur die Grunderwerbskosten für die Verbreiterung, sondern auch einen großen Teil der sonstigen jetzigen Mehrkosten (für Brücken usw.) aufwiegt. Anders gestalten sich die Verhältnisse auf den Strecken, auf denen das Kanalbett wegen seiner Lage auf einem Damm oder in durchlässigem Boden besonders gedichtet werden muß. Hier muß das spätere Bett in seinem vollen Umfange, sowohl was Breite als Tiefe betrifft, sofort hergestellt werden. Denn die Dichtungsschale gestattet später keine Umgestaltung, es müßte denn sein, daß man den Kanal ganz trocken legt, was wieder wegen der Einstellung des Betriebes nicht zulässig ist. Man wird hier vielleicht einwenden, daß ein solches Vorgehen für die Jetztzeit bedeutende Mehraufwendungen verursacht, die sich erst nach Jahrzehnten als gerechtfertigt er-

Die Gesamtkosten für 1 km stellen sich also um 980 000 minus 850 000 = 130 000 M = $^1/_{6,5}$ oder, um keineswegs zu günstig zu rechnen, nach unten abgerundet auf $^1/_6$ teurer als bei einem Kanal für 1500-t-Schiffe. Während also die Leistungsfähigkeit eines Kanals für 2000-t-Schiffe sich um $^1/_3$ gegenüber einem solchen für 1500-t-Schiffe erhöht, steigern sich die kilometrischen Kosten nur um $^1/_6$, das heißt die Leistungsfähigkeit eines solchen Kanals erhöht sich in dem doppelten Verhältnis zu den Kosten.

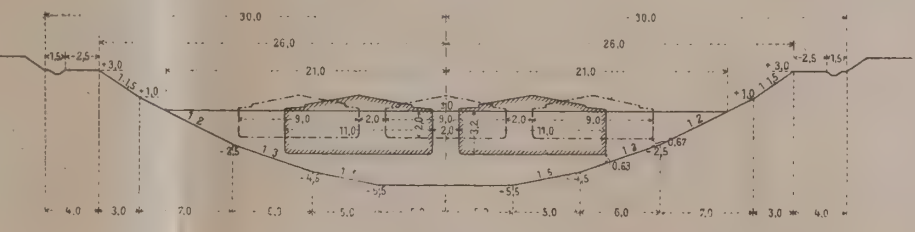


Abb. 4.

Die oben als wünschenswert bezeichnete Vergrößerung des in Abb. 3 dargestellten Querschnitts, ist in Abb. 4 durchgeführt. Die Spiegelbreite und die allgemeine Form ist die gleiche wie in Abb. 3, nur die Tiefe ist von 5,0 auf 5,5 m vermehrt und in der Sohle ist eine Wagerechte von je 5,0 m zu beiden Seiten der Achse eingelegt. Dadurch ist die Querschnittsgröße auf 159,5 qm und das Verhältnis des eingetauchten Schiffsquerschnitts zum Kanalquerschnitt auf das günstigere Maß von 1 : 4,53 gesteigert. Die größere Tiefe ist insofern vorteilhaft, als die Schrauben der Dampfer eine größere Tiefe vorfinden und ihr Angriff auf die Kanalsohle geringer wird.

Wie die Abb. 3 und 4 zeigen, bieten diese Querschnitte mit ihrer Spiegelbreite von 42,0 m nicht nur die Möglichkeit, zwei Schiffe von 2000 t mit 3,2 m Tiefgang, sondern auch drei Schiffe von 9,0 m Breite und 2,0 m Tiefgang mit einer Tragfähigkeit von je 1000 t aufzunehmen. Dieser Umstand ist insofern wichtig, als die erste erforderlich werdende Vergrößerung des Kanalquerschnitts sich nur auf die Vermehrung der Breite zur Aufnahme des dritten Schiffes zu erstrecken braucht. Erst bei weiter zunehmendem Verkehr und nach weiterer Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe durch Erbauung eines Teils der oben besprochenen Stauseen wird der Ausbau für 1500-t- und schließlich für 2000-t-Schiffe zu erfolgen haben.

Der Gedanke der Dreischiffigkeit ist bereits mehrfach durchgeführt. Nach dem Kommissionsbericht von 1904 ist vorgesehen, die Breite des Rhein—Herne-Kanals, um die Möglichkeit einer Vergrößerung auf drei Schiffsbreiten offenzuhalten, um 12 m zu erhöhen. Der Hohenzollern-Kanal hat auf der Kanalbrücke bei Eberswalde im Zuge der Berlin—Stettiner Bahn 27 m Breite mit senkrechten Wänden erhalten, „so daß hier ein Begegnen von drei Schiffen möglich ist". (Denkschrift von Haeseler.)

Wie ist nun die Ausführung eines Kanals für 2000-t-Schiffe zu denken?

Für die Jetztzeit werden wir uns damit begnügen müssen und können, wenn die neuen Hauptkanäle und in erster Linie die

weisen. Das trifft jedoch nicht in vollem Umfange zu. Zutreffend ist eine solche Behauptung nur bei den Strecken in durchlässigem Boden. Bei den Dammstrecken dagegen stellen sich meist Ersparnisse heraus. Abb. 7 zeigt einen solchen Dammquerschnitt, und zwar ist der von Sympher in dem angezogenen Aufsatz vom Januar v. J. vorgeschlagene Querschnitt mit 34 m Spiegelbreite und 4 m Tiefe stark gestrichelt, ein in Anlehnung an Abb. 4 gewählter, nach Maßgabe der bisherigen Kanäle um 0,5 m vertiefter Querschnitt durch volle Linien dargestellt. Es ist auf den ersten Blick einleuchtend, daß die Menge des zur Dammschüttung erforderlichen Bodens geringer wird, je größer der in den Damm eingebettete Kanalquerschnitt ist, und daß diese Menge geringer bleibt, solange der Unterschied zwischen den beiden Kanalquerschnitten größer bleibt, als die für die Verstärkung an den Außenböschungen des Dammes erforderliche Bodenmenge. Die Berechnung ergibt, daß bei einer Höhe des Wasserspiegels von 10 m über Gelände, wie gezeichnet, die Bodenmenge des Dammes die gleiche ist, einerlei ob der größere oder kleinere Kanalquerschnitt gewählt wird, und daß erst bei einer über 10 m hinausragenden Dammhöhe die Dammschüttung bei dem ersteren größer wird als bei dem letzteren Querschnitt. Wählt man die Außenböschungen nach den schwach gestrichelten Linien, daß der Damm über Wasser nur eine Außenböschung von 1 : 1,5 anstatt 1 : 2, was vollkommen genügend ist, im übrigen aber die gleichen Böschungsverhältnisse erhält, so stellt sich heraus, daß erst bei einer über 16 m hinausgehenden Höhe des Kanalspiegels über Gelände, die Bodenmasse des Dammes für den erweiterten Kanalquerschnitt größer wird als für den engeren. Kanaldämme über 16 m Höhe werden aber sehr selten vorkommen, und so wird man allgemein aussprechen können, daß durch die Herstellung des großen Querschnitts für 2000-t-Schiffe bei den reinen Erdarbeiten für die Kanaldämme Mehrkosten nicht entstehen.

Während, wie erwähnt, im Einschnitt das eine Ufer des zunächst auszuführenden kleineren Kanalbettes unbefestigt bleiben kann, muß in den erweiterten Dichtungsstrecken auch das andere Ufer sofort mit befestigt werden. Die hierfür aufzuwendenden Kosten sind aber keine Mehrkosten, sondern solche, die auf alle

Fälle, auch bei dem engeren Querschnitt, ausgegeben werden müssen. Tatsächliche Mehrkosten entstehen nur durch die Herstellung der größeren Dichtungsschale des erweiterten Querschnitts. Auch in dieser Hinsicht kann auf den Hohenzollern-Kanal verwiesen werden, bei dem derartige Maßnahmen bereits durchgeführt sind. An einzelnen Stellen der gedichteten Strecken, im besonderen, wo fiskalischer Grundbesitz an den Kanal grenzt, hat auch der Staat Liegeplätze erbaut, weil die spätere Herstellung nur unter großen Schwierigkeiten mit sehr hohen Kosten möglich wäre. In gleicher Weise hat die Stadt Eberswalde Liegestellen durch Erweiterung der Dichtungsschicht für späteren Ausbau vorbereiten lassen. (Denkschrift von Haeseler.)

Ist der in der beschriebenen Weise ausgebaute Kanal an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt, so kann seine Verbreiterung als auch seine Vertiefung jederzeit ohne Störung des Betriebes durch Baggerung vorgenommen werden. Zunächst wird man unter Beibehaltung der erstmaligen Tiefe von 3,5 m in der Mitte, an eine Verbreiterung der Einschnittsstrecken auf drei Schiffsbreiten, wie sie in Abb. 5 durch eine strichpunktierte Linie bezeichnet ist,

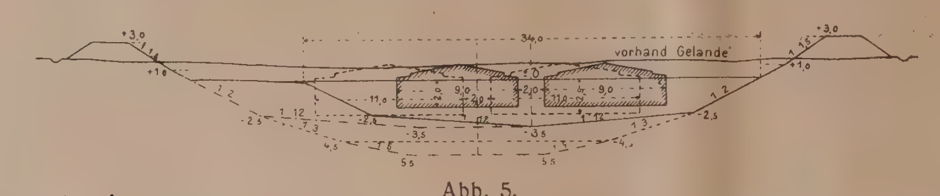


Abb. 5.

denken können. Gleichzeitig muß dann die Befestigung der linksseitigen Böschung ausgeführt werden, deren Kosten bei dem ersten Ausbau gespart worden sind. Eine bedeutende Steigerung der Leistungsfähigkeit des Kanals tritt hierdurch jedoch nicht ein, weil die Schiffsgrößen dieselben bleiben. Es empfiehlt sich daher, gleichzeitig eine Vertiefung auf 4,5 m vorzunehmen, damit der Kanal befähigt wird, Schiffe von 11 m Breite, 2,5 m Tiefgang und einer Tragfähigkeit von 1500 t aufzunehmen. Der hiernach erforderliche Querschnitt ist in Abb. 6 durch eine starke Linie

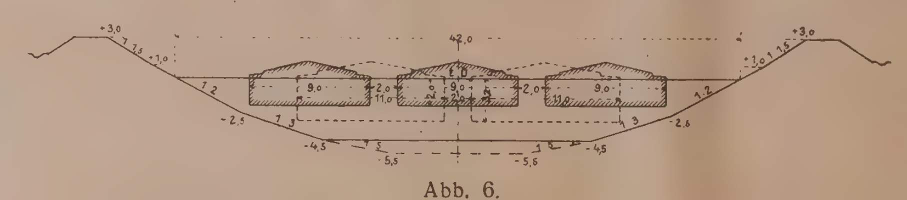


Abb. 6.

dargestellt. Kann auch der so erweiterte Kanal den Verkehr nicht mehr bewältigen, so wird die letzte Erweiterung des Kanalbettes hinsichtlich der vollen Tiefe — auch wieder unter vollständiger Aufrechterhaltung des Kanalbetriebes — nach Abb. 4 — zur Aufnahme von 2000-t-Schiffen durch Baggerung durchzuführen sein.

Nach den Verkehrsermittlungen von Contag und Franzius wird der Kanal Hannover—Magdeburg in kurzer Zeit an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt sein, und es wird dann nach der bisherigen Auffassung die Herstellung eines zweiten mehr oder weniger gleichlaufenden Kanals in Frage kommen. Die Anhänger der Südlinie machen schon jetzt den Vorschlag, diesen zweiten Kanal weiter nördlich in Richtung von Oebisfelde und Calvörde durch die Letzlinger Heide über Ferchland zum Plauer Kanal bei Genthin zu führen. Die technische Ausführbarkeit eines solchen Kanals kann nicht bestritten werden. Am günstigsten würde sein Anschluß an die Nordlinie sein. Er würde bei Calvörde an deren Scheitelhaltung in + 56,6 NN. anschließen, das Ohretal durchqueren und in dieser Höhe die Letzlinger Heide mit einem bis zu 27 m über dem Meeresspiegel tiefen Einschnitt durchschneiden. An die Scheitelhaltung würde sich dann die Elbehaltung anschließen, deren Höhe sich nach der für die Ueberschreitung der Elbe bei Ferchland erforderlichen Höhe (etwa in + 46 m NN.) zu bestimmen ist. Diese Höhe bedingt, daß der Kanal von dem Abstieg von der Scheitelhaltung an fast durchweg auf einem Damm von etwa 6 m Höhe bis an die Elbe herangeführt werden müßte. Die Stelle zur Ueberbrückung der Elbe bei Ferchland liegt sehr günstig. Kurz östlich dieses Ortes hätte dann der Abstieg mit einer oder zwei Schleusen zum Plauer Kanal in + 32,2 m zu erfolgen. Durch diese Linie würde zwar eine wesentliche Abkürzung für den durchgehenden Verkehr, selbst gegenüber der Nordlinie, erreicht werden, die kilometrischen Kosten würden aber ziemlich hoch werden. Der Anschluß an die Mittellinie II würde sich ebenso gestalten wie an die Nordlinie, da beide bei Calvörde fast dieselbe Höhe aufweisen. Bei dem Anschluß an die Scheitelhaltung der Mittellinie I, der ebenfalls in der Gegend von Calvörde erfolgen müßte, würde sich die Tiefe des Einschnitts durch die Letzlinger Heide um rund 10 m veringern, dafür aber ein 10 m hoher Damm durch das Ohretal hinzukommen. Gelangt die Südlinie jetzt zur Ausführung, so muß der spätere Kanal in der Gegend von Braunschweig an diese anschließen und von hier bis Calvörde die Richtung der Mittellinie nehmen oder noch besser schon von Misburg abzweigen und die Richtung der Nordlinie bis Calvörde verfolgen. Das heißt also nichts anderes, als daß diese Strecke später auf alle Fälle doch gebaut werden muß. Wird es dann nicht richtiger sein, sie schon jetzt zu wählen und sie nach dem obigen Vorschlag auszubauen, damit sie später mit geringen Kosten nur erweitert zu werden braucht?

Mit ihrem Vorschlag haben meines Erachtens die Anhänger der Südlinie selbst einen wesentlichen Grund vorgebracht, der gegen ihre Südlinie spricht; sie erkennen damit auch zugleich die Wichtigkeit des durchgehenden Verkehrs an, dem sie nur jetzt aus anderen Gründen den Vorrang bestreiten. Ihr Vorschlag spricht ferner gegen sie, als sie damit eine Linie fordern, die noch viel mehr durch unentwickelte Gebiete hindurchgeht, als dies von der Nord- und teilweise auch der Mittellinie behauptet wird, und besonders den großen Nachteil hat, daß sie Magdeburg, das doch nach allgemeinem Urteil als künftiger Verkehrsmittelpunkt Mitteldeutschlands angesehen wird, in keiner Weise berücksichtigt, sondern erst in einem Abstand von rund 45 km, von Rothensee ab auf der Elbe gemessen, diese überschreitet.

Wird der Kanal Hannover-Magdeburg nach dem obigen Vorschlag ausgebaut, so wird der spätere zweite Kanal überflüssig, da der erste allen Bedürfnissen der Zukunft entsprechend allmählich ausgebaut werden kann. Auf solche Weise wird ein Kanal geschaffen, der etwa nur $^3/_4$ der Kosten der beiden Kanäle beansprucht, dabei aber ebenso leistungsfähig ist als beide zusammen und den großen Vorzug vor jenen besitzt, daß er die Elbe-Großschiffe der Zukunft mit voller Ladung aufzunehmen vermag.

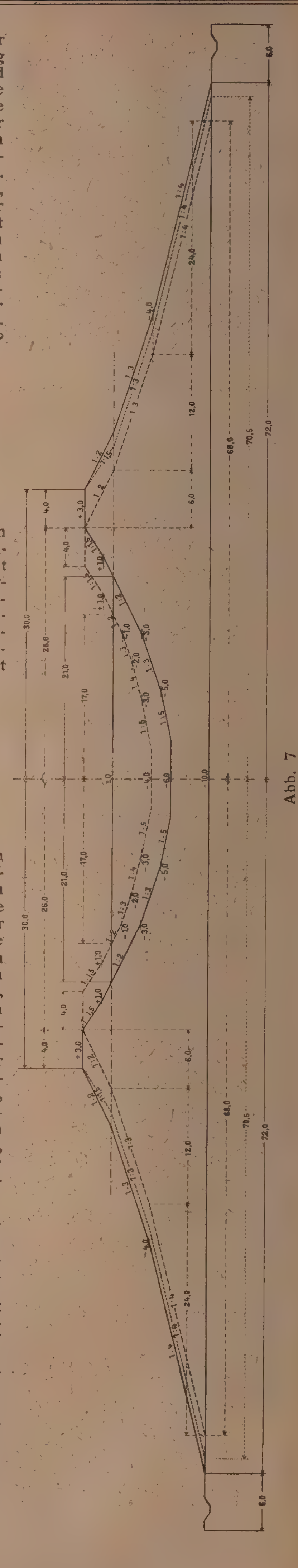


Abb. 7

Bubendey †

Am 10. Mai d. J. ist nach einem längeren, schweren, aber mannhaft getragenen Leiden der hamburgische Wasserbaudirektor Dr.-Ing. e. h. J. F. Bubendey im 71. Lebensjahre verstorben.

Als geborener Hamburger hat er fast seine ganze berufliche Tätigkeit, die nach Beendigung seiner in Zürich und Aachen zurückgelegten Studien 1872 unter dem damaligen Wasserbaudirektor Dalmann begann, mit kurzer Unterbrechung seiner Vaterstadt gewidmet. Seine erste hamburgische Zeit endete 1895 mit der Berufung als Professor für Wasserbau an die Technische Hochschule zu Berlin-Charlottenburg. Mit welchem Erfolge er hier wirkte, beweist der Umstand, daß er schon 1901 zum Rektor der Hochschule erwählt wurde. Die Verehrung, die seine Schüler ihm entgegenbrachten, kam zum Ausdruck in einem glänzenden Fackelzug der gesamten Studentenschaft bei seinem Ausscheiden. 1903 kehrte er als Wasserbaudirektor nach Hamburg zurück, wo seiner große Aufgaben harrten. In den ersten Jahren galt es, die Verhandlungen mit Preußen über die Verbesserung des Fahrwassers der Elbe, die in dem sogenannten Köhlbrand-Vertrag von 1908 schließlich ihren Niederschlag fanden, zum Abschluß zu bringen. Als diese Verhandlungen einmal zu scheitern drohten, war es, wie der Hamburger Senat in einem besonderen Dankschreiben sich ausdrückte, „wesentlich seinen technischen Vorschlägen zu danken, daß ein Weg gefunden wurde, unter voller Wahrung der hamburgischen Interessen die Verhandlungen zu einem glücklichen Ende zu führen". Dieser Vertrag ist in technischer Hinsicht allein sein Werk. Sodann galt es, die durch den Vertrag für Hamburg möglich gewordenen großen Pläne der Strombauten und Hafenerweiterungen zur Ausführung zu bringen. Wie umfangreich diese Pläne waren, ersieht man schon daraus, daß für die ersteren 37, für die letzteren 45 Millionen Mark von Senat und Bürgerschaft bereitgestellt wurden. Daß diese Bewilligungen, man möchte sagen, fast ohne Erörterung erfolgten, zeugt von dem großen Vertrauen, das der Verstorbene bei beiden gesetzgebenden Körperschaften besaß. Später folgten dann als besonders zu benennende größere Arbeiten der Elbtunnel, die St. Pauli-Landungsbrücken und der Amerikahafen in Cuxhaven.



Bubendey †

Was Franzius für die Weser gewesen, war Bubendey für die Elbe, Hamburgs Lebensader, wie er sie in einer seiner Schriften genannt hat. Durch die auf Grund des Köhlbrand-Vertrages ausgeführten Strombauten wurde der Strom derart ausgestaltet, daß es der Hamburg-Amerikalinie möglich wurde, ihre großen Riesendampfer, die den Stolz eines jeden Deutschen bildeten, bauen zu können. Aber nicht nur die Unterelbe lag Bubendey am Herzen. Aus der Erkenntnis heraus, daß ein großer Seehafen nur gedeihen kann, wenn sein Hinterland durch eine leistungsfähige Wasserstraße erschlossen wird, wandte sich sein Streben auch der Verbesserung der oberen Elbe und der Schaffung neuer binnenländischer Wasserstraßen zu. Schon in seiner ersten hamburgischen Zeit hat er sich mit den seit den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts aufgetauchten Kanalplänen eifrig beschäftigt. Während seiner Professorenzeit in Charlottenburg war er Vorsitzender des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt. Als er bei seiner Rückkehr nach Hamburg dieses Amt niederlegte, ernannte ihn der Zentral-Verein zu seinem Ehrenmitgliede und gab damit „seiner dankbaren Anerkennung Ausdruck für die außerordentlich verdienstvolle Tätigkeit, die Herr Geheimrat Bubendey im Interesse der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt entwickelt hat". In Hamburg war Bubendey in der Lage, sein großes Interesse mehr praktisch zu betätigen. Eifrig hat er an dem Zustandekommen des Gesetzes über die Verbesserung der Schiffbarkeit der deutschen Wasserstraßen (des Schiffahrtsabgabengesetzes) mit gearbeitet und ist dann mit Wort und Schrift für die Durchführung der in jenem Gesetz festgelegten Niedrigwasserregelung der Elbe eingetreten. Ein Erfolg ist diesem Streben leider nicht beschieden gewesen. Als während des Weltkrieges der Gedanke an die Schaffung eines großen mitteleuropäischen Verkehrsgebietes auftauchte und Bayern für eine Kanalverbindung des Rheins und der Donau warb, trat auch Bubendey lebhaft für eine Verbindung der Elbe mit der Donau mittels des Elbe-Oder-Donau-Kanals ein, um den Vorteil, der durch den bayerischen Plan den holländischen Seehäfen zuwachsen würde, wieder einigermaßen zugunsten der deutschen Nordseehäfen auszugleichen. Neben seiner umfangreichen beruflichen Tätigkeit vermochte Bubendey bei seiner gewaltigen Arbeitskraft noch eine bedeutende schriftstellerische Tätigkeit zu entfalten. Eine große Anzahl von Aufsätzen in verschiedenen Zeitschriften, Berichte für die internationalen Schiffahrtskongresse und eine Reihe selbständiger Schriften legen Zeugnis davon ab.

Auch seiner Tätigkeit in den Berufsvereinen muß gedacht werden, im Architekten-Verein zu Berlin und im Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg. In beiden Vereinen war er Vorsitzender, im letzteren auch Ehrenmitglied. Durch häufige Vorträge wußte er die Mitglieder an seinen Plänen und Bestrebungen teilnehmen zu lassen.

Bei seiner Bedeutung konnte es nicht ausbleiben, daß er als Gutachter wichtiger baulicher Aufgaben im In- und Auslande herangezogen wurde.

In Bubendey verliert Hamburg einen seiner besten Söhne, der Wasserbau einen seiner eifrigsten und tatkräftigsten Förderer. Mit seiner Familie trauert an seinem Grabe eine ungewöhnlich große Zahl von Fachgenossen, Freunden und Bekannten.

Hamburg. Otto Höch.

Der Ausbau der Inn-Wasserkräfte

Dr. phil. Dr. oec. publ. Zahnbrecher
Mitglied des Bayerischen Landtags, München

Die Kohlennot wird in Zukunft wohl eine der bedeutendsten Schwierigkeiten sein, mit denen die bayerische und österreichische, insbesondere die Tiroler Volkswirtschaft zu rechnen haben wird.

Durch die Besetzung des Saargebietes, die Bedrohung der oberschlesischen Kohlengebiete, die überaus großen Erschwernisse, böhmische Kohle nach Bayern oder Deutschösterreich, insbesondere nach Tirol zu bringen, durch die fortwährend steigenden Löhne für Kohlenarbeiter, wird eine hohe Verteuerung der Kohle auf die Dauer mit Sicherheit zu erwarten sein. Infolgedessen muß mit allem Nachdruck auf die Ausnützung unserer heimischen Wasserkräfte hingewirkt werden. Der Finanzausschuß des bayerischen Landtages hat kürzlich 115 Millionen Mark allein für den Ausbau der Mittleren Isar zwischen München und Moosburg genehmigt. Auf dieser Strecke werden ca. 86000 PS mit etwa 502 KW/Std. jährlich erzeugt.

Der Ausbau der bayerischen Isar-, Lech-, Amper- und Innkräfte wird nun mit Hochdruck seitens der bayerischen Staatsregierung und seitens aller Parteien des bayerischen Landtages betrieben. Man geht hierbei nicht zuletzt von der Berechnung aus, daß es doch viel vernünftiger ist, sofort Arbeitslose zu umfangreichen Notstandsbauten und zum Ausbau der wichtigsten Wasserkräfte heranzuziehen, auch wenn der Ausbau jetzt erheblich teuerer sein mag, als wie dies früher der Fall war, als etwa abzuwarten, bis alle möglichen Erwägungen abgeschlossen sind, und bis dahin ungezählte Millionen als Arbeitslosenunterstützung zu bezahlen. Die Arbeiterschaft will in der überwiegenden Mehrzahl kein Almosen, sondern will Arbeit bei anständiger Bezahlung und bei ordentlicher Behandlung.

Für den Ausbau des Inns in Bayern sind eine Reihe Studiengesellschaften bereits ins Leben gerufen worden, die seit längerer Zeit äußerst erfreuliche Ergebnisse durch ihre Studien gezeitigt haben. Es sind dies folgende Gesellschaften:

1. Oberinn G. m. b. H. München, Theatinerstraße 15, welche die Verwertung des Inns von der Landesgrenze bis Wasserburg übertragen erhielt.
2. Gesellschaft für den Ausbau des Mittleren Inns (Innwerk, Bayerische Aluminium-Aktiengesellschaft München, Ludwigstraße 14), welche die Verwertung des Inns von Wasserburg bis zur Salzach-Mündung übernimmt und
3. das Unterinn-Syndikat München, (Arcisstraße 10), welches die Verwertung von der Salzach-Mündung bis Passau zu besorgen hat.

Damit sind sämtliche Gefällstrecken des Inns von der Landesgrenze bis Passau voll vergeben. Die Mitglieder der genannten Gesellschaften sind das Deutsche Reich, der bayerische Staat, die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft Berlin, die Siemens-Schuckert-Werke Berlin, die Aluminiumwerke Ciulini, fast sämtliche bayerische Banken, große deutsche Banken, chemische und metallurgische Fabriken, Stickstoffwerke und eine weitere Anzahl größer deutscher Firmen.

Die Zusammensetzung der Gesellschaften läßt den Schluß zu, daß mit dem tatsächlichen Ausbau des Inns in großzügigster Weise in der nächsten Zeit schon begonnen werden kann und daß der Inn in etwa 3 Jahren vollständig ausgebaut sein wird.

Sämtliche Gesellschaften dürften insgesamt 580 000 PS max. und etwa 372 000 PS im Jahresmittel erzeugen. Um die praktische Bedeutung und den volkswirtschaftlichen Wert dieser Zahlen der Allgemeinheit verständlich machen zu können, darf vielleicht vergleichsweise angeführt werden, daß auf der Basis von 372 000 PS mittel pro Jahr rund 2,2 Milliarden KW/Std. erzeugt werden, das gibt rund 2,2 Millionen Tonnen Kohlen = 220 000 Eisenbahnwaggons pro Jahr. Es ist jedermann klar, daß es eine ausgesprochene Verschwendung wäre, wenn mit dem Ausbau der Wasserkräfte des Inns auch nur eine Stunde gezögert würde, da wir an Rohstoffen und Kohle blutarm geworden sind. Es ist deshalb im Interesse Bayerns und der angrenzenden befreundeten Länder, Tirol, Salzburg und Oberösterreich gelegen, daß sofort gemeinschaftliche Kommissionen gebildet werden, die von den beteiligten Ländern mit weitgehenden Machtvollkommenheiten ausgestattet werden, damit mit dem Ausbau der Wasserkräfte so rasch wie möglich begonnen werden kann. Inzwischen werden wohl die beteiligten Studiengesellschaften ihre technischen Berechnungen und Pläne soweit fertiggestellt haben, daß bei den kommissarischen Verhandlungen zwischen den beteiligten Ländern sämtliche Unterlagen vorgelegt und geklärt werden können.

Es dürfte fernerhin dringend erwünscht sein, wenn Parlamentarier und Techniker, Volkswirte und Arbeiter, Industrielle und Handwerker, Bauern und Vertreterinnen von Hausfrauen-Organisationen in den Städten München, Rosenheim, Salzburg, Linz, Passau, Kufstein und Innsbruck gemeinschaftliche Besprechungen abhalten würden, um über die schwebenden Projekte sich Aufklärung zu verschaffen.

Der Ausbau des Oberinns zwischen Kufstein und Rosenheim ergibt insofern gewisse Schwierigkeiten, als in der Strecke zwischen der Ottokapelle bei Kiefersfelden und dem Ort Einöden nördlich von Erl die bayerische und Tiroler Grenze in der Mitte des Innstromes verläuft (etwa eine Strecke von 13 km).

Es schweben nun seit einem Jahre Verhandlungen zwischen Tirol bzw. der Oesterreichischen Regierung in Wien einerseits, anderseits auf Anregung der bayerischen Staatsregierung gebildeten Studiengesellschaft Oberinn G. m. b. H., zwecks gemeinschaftlichen Vorgehens und raschesten Ausbaues der Strecke. Es wäre lebhaft zu wünschen, wenn im beiderseitigen Interesse sowohl zu Gunsten Tirols als auch zu Gunsten Bayerns der Abschluß der Verhandlungen mit größter Beschleunigung erfolgen würde. Diese Innstrecke von Kufstein bzw. Kiefersfelden bis Einöden nördlich von Erl kann überhaupt nur im gemeinschaftlichen Zusammengehen einerseits zwischen Bayern, anderseits zwischen Tirol ausgebaut werden. Falls die Verhandlungen hinausgezögert würden, so würde das weder im bayerischen noch im Tiroler Interesse gelegen sein. Da in Deutschland die Kohlennot und die Not in Rohstoffen eine geradezu beängstigende geworden ist, ist die bayerische Staatsregierung und die nicht bayerische Industrie gezwungen, rasch Abhilfe zu schaffen. Falls Tirol in der nächsten Zeit sich nicht sollte entschließen können, einen gemeinschaftlichen Kraftverwertungsvertrag abzuschließen, bei welchem es kein Risiko, aber große Vorteile zu erwarten hätte, so müßte Bayern bzw. die Studiengesellschaft Oberinn selbständig vorgehen und naturgemäß in diesem Falle den Inn erst ab Einöden, also von jener Stelle ab, an der der Inn nicht mehr die Grenze zwischen Bayern und Tirol darstellt, zur völligen Ausnützung übernehmen. In diesem Falle würde die Innstrecke ab Ottokapelle bis Einöden, später auch von Tirol nicht mehr ausgenutzt werden können, da die technischen Anlagen naturgemäß auf vollständig veränderter Grundlage erfolgen müssen. Es würde dies einen dauernden Verlust von max. 30 000 PS, also bei 8500 Betriebsstunden im Jahre ungefähr 120 Millionen KW/Std. oder in Kohle umgerechnet ungefähr 120 000 t Verlust pro Jahr bedeuten. Da 1 Zentner Kohle derzeit beinahe 5 M kostet, im großen wohl dauernd mit einem Preis von 3 M pro 1 Zentner gerechnet werden muß, wäre dies ein dauernder Verlust pro Jahr von insgesamt über 7 Millionen Mark für das Gebiet der sogenannten Gemeinschaftsstrecke, also für 13 km. Hierbei ist noch nicht berücksichtigt, daß mit den 30 000 PS durch Speisung großzügiger Fabrikanlagen noch ein großer wirtschaftlicher dauernder Wert entstehen würde.

Für Tirol allein dürfte bei obengenannten Zahlen die Hälfte in Frage kommen, so daß für Tirol eine Nutzung von 15 000 PS, also bei 8500 Betriebsstunden im Jahre ungefähr 60 Millionen KW/Std. oder in Kohle umgerechnet, 60 000 t = über 3½ Millionen Mark pro Jahr verloren wären, falls eine Einigung zwischen Bayern und Tirol nicht erzielt würde.

Zweifellos wird dieser große wirtschaftliche Verlust, der mit jeder Hinauszögerung entsteht, sowohl in Bayern wie in Tirol den Wunsch aller beteiligten Kreise und Behörden auf das Energischste vertiefen, so rasch wie möglich mit dem Ausbau der Gemeinschaftsstrecke zu beginnen. Staatsrechtliche Formalitäten, Kompetenzstreitigkeiten usw. sollen keinerlei entscheidende Rolle spielen, über die Verteilung der gewonnenen Kraftmenge wird man sich rasch einigen, wenn man gewisse Grundsätze ein für allemal festgelegt hat. Auch für den Inn, von der Salzachmündung bis Passau bzw. auch entlang der Salzach von der Mündung in den Inn bei Braunau-Burghausen bis hinauf nach Salzburg (gemeinsame Grenze) soll rasch alles Formale erledigt werden. Die Hauptsache ist, daß die Zeit der Arbeitslosigkeit benützt wird, um anstatt unproduktive Arbeitslosenunterstützung zu zahlen, so rasch wie möglich lohnende, gutbezahlte Arbeit zwecks dauernder produktiver Ausnutzung und Verwertung unserer Bodenkräfte und Bodenschätze sicherzustellen. Es ergeht hiermit an die beteiligten Stellen in Bayern, in Tirol und in Oesterreich überhaupt, vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus die dringende Bitte, so rasch wie möglich an die praktische Arbeit heranzugehen, denn nur wer praktische Werte schafft und den verarmten Ländern Arbeitsgelegenheit gibt, wer also Arbeit schafft, der handelt staatsmännisch, weitblickend und sozial.

Die Bewegung der Frachten und Wasserstände in den Jahren 1915 bis 1918

Von beratendem Ingenieur Oscar Gerold (Berlin)

Mit den nachfolgenden Ausführungen über die Bewegung der Frachten und Wasserstände in den Kriegsjahren 1915—1918 wird die mit dem Jahre 1911 schon begonnene fortlaufende Behandlung dieses Themas fortgesetzt. Die unruhigen Verhältnisse des Krieges ließen naturgemäß ganz andere Erscheinungen auftreten, die die Frachten beeinflußten, als im Frieden. Aber wenn auch in den letzten Jahren die Frachtenforderungen gegen früher sehr hohe waren, so erreichten sie doch nicht einmal annähernd eine Höhe, wie sie infolge der gesamten wirtschaftlichen Lage und der äußeren Lebensbedingungen wohl berechtigt gewesen wäre.

Tabelle I. Kohlenfrachten von den Ruhrhäfen nach Holland (in Pfennigen für die Tonne).
*) für kleine Schiffe. **) für mittlere Schiffe.

Von den Ruhrhäfen nach		Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
Rotterdam**)	1915	165—175	165—175	165—175	165—175	170—175	175—180	195—210	200—220	210	210—215	210—215	—
	1916	—	385	385	385—395	250	245	250—260	—	365	365	—	550—560
	1917	—	—	—	—	460	460	460	460	—	—	—	560
	1918	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schiedam**)	1915	190	195	185	185—190	190—195	200	205	205	210—215	225	235	245
	1916	290—295	320—325	330—335	310—315	280—285	280	280	280—290	290	365	—	555
	1917	555	600	—	—	560	560	540	560	—	—	—	580
	1918	580—600	600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tiel*)	1915	220—225	240—245	215—220	215—220	215—220	215	200	200	220—225	225	240—245	250—255
	1916	330—335	355—360	365—370	305—310	295—300	300	300	300—310	315—320	360—365	475—480	595—600
	1917	—	—	—	—	595	—	—	580	—	—	—	600—620
	1918	600—620	600—620	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeland*)	1915	285	—	275	275	275	265	260	265	270—275	300	320	320—325
	1916	345—350	425—430	440—445	375—380	345	390	335	400	—	—	—	—
	1917	700	—	—	—	790	—	—	680	680	680	680	680—710

Fortsetzung von Tabelle I.

Kohlenfrachten von den Ruhrhäfen nach Holland (in Pfennigen für die Tonne). *) für kleine Schiffe.

Von den Ruhrhäfen nach		Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
Arnheim*)	1915	200	255	220	220	220	215	215—220	230	230	230	240—245	—
	1916	300	300—320	—	310	—	300—305	295	310	—	365	475	—
Langstraat*)	1915	—	—	—	185	240	250	255	—	—	—	—	—
	1916	—	—	—	380—390	350—360	360—380	—	390—400	—	—	—	—

Rotterdamer Frachten für Erzladungen mit ½ Löschzeit (in holl. Cents).

		Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
Von Rotterdam	1915	30—35	30	30—35	32—45	32½—50	30—35	30—35	32—42	—	47½—100	55—100	50—45
nach der Ruhr	1916	42—45	48½	35—40	40—45	40—45	40	40	37	44	49	45	55

Rotterdamer Schlepplöhne für Erzladungen (in holl. Cents).

		Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
Von Rotterdam	1915	20—35	25—32½	22½—25	20—25	20—30	20—22½	20—22½	20—22½	27½—35	27½—35	27½—35	32½—50
nach der Ruhr	1916	40—50	37½—45	31	23	25	27	25	25	—	28—30	32	65

Tabelle II. Der Rheinwasserstand bei Duisburg 1915—1918.

Verzeichnis der Monate

Tag der Aufnahme	Januar 1915 / 1917	Januar 1916 / 1918	Februar 1915 / 1917	Februar 1916 / 1918	März 1915 / 1917	März 1916 / 1918	April 1915 / 1917	April 1916 / 1918	Mai 1915 / 1917	Mai 1916 / 1918	Juni 1915 / 1917	Juni 1916 / 1918	Juli 1915 / 1917	Juli 1916 / 1918	August 1915 / 1917	August 1916 / 1918	Septemb r 1915 / 1917	Septemb r 1916 / 1918	Oktober 1915 / 1917	Oktober 1916 / 1918	November 1915 / 1917	November 1916 / 1918	Dezember 1915 / 1917	Dezember 1916 / 1918
1	157	—	186	—	207	243	266	197	206	216	194	—	83	194	133	200	—	109	12	—	49	—	21	202
	—	—	75	160	—	100	122	—	—	—	157	44	124	—	—	—	124	—	—	—	—	—	232	—
2	200	—	171	145	162	227	244	179	—	201	—	139	85	—	143	—	56	118	2	67	45	213	28	178
	637	—	59	—	—	113	245	—	—	—	157	40	122	—	88	50	138	26	—	—	—	—	216	17
3	193	—	160	131	158	219	233	158	201	189	193	138	98	200	142	152	59	—	1	67	51	236	17	—
	—	31	49	126	—	—	325	—	113	139	149	34	120	—	88	57	152	—	—	104	—	38	200	27
4	186	—	144	121	160	210	—	141	201	170	199	—	—	202	133	145	62	118	8	—	49	—	—	140
	630	32	—	109	—	150	—	—	116	147	161	—	127	104	88	50	160	—	—	93	252	30	190	—
5	186	280	138	111	282	—	318	124	—	162	196	138	102	—	128	136	65	122	33	139	57	—	—	128
	630	41	31	96	—	175	320	174	128	—	168	—	132	95	—	41	—	8	—	87	226	3	—	55
6	204	280	144	102	310	184	312	113	203	154	—	133	102	191	123	—	60	—	33	144	—	202	463	—
	630	42	22	—	—	—	296	198	137	156	—	—	136	92	109	37	144	2	—	82	199	—	160	33
7	228	300	162	92	266	176	223	110	206	—	186	—	123	198	130	122	60	111	28	117	61	210	385	108
	—	46	—	110	—	154	261	173	141	142	166	11	140	80	122	—	134	—	—	75	—	24	148	18
8	252	306	163	93	313	163	—	112	213	143	186	146	121	207	144	116	66	103	28	—	57	—	—	103
	577	44	17	105	—	151	—	133	147	125	160	6	133	82	—	—	124	7	—	75	164	20	134	—
9	376	313	164	85	303	160	270	—	—	135	188	166	111	—	145	—	96	107	—	169	56	—	405	110
	537	—	18	115	41	142	202	108	—	—	158	4	—	—	135	44	117	13	—	—	160	20	151	7
10	513	325	202	88	400	150	330	275	—	133	188	177	103	266	—	103	119	—	18	219	8	213	335	—
	—	—	21	125	33	131	183	—	156	104	150	3	—	—	142	50	106	—	—	46	142	—	149	4
11	576	337	256	83	341	147	390	210	—	136	183	—	95	297	137	95	118	123	13	—	22	215	342	110
	458	—	3	125	28	112	—	—	164	114	146	5	139	—	—	55	99	—	—	38	142	—	114	—
12	570	350	266	81	377	141	440	102	242	139	180	—	89	318	131	89	—	130	—	258	26	—	—	110
	436	—	1	123	—	99	160	107	171	150	—	—	142	75	138	63	—	—	—	—	138	—	—	—
13	566	375	270	83	332	137	462	113	—	140	—	225	84	316	122	—	91	—	10	254	—	219	582	—
	412	—	—	—	52	—	150	120	174	146	—	—	158	70	134	66	85	—	—	—	154	—	105	—
14	500	373	260	81	306	140	465	110	227	—	177	—	86	315	119	82	80	117	5	236	26	211	598	90
	—	—	—	120	25	—	144	113	174	128	151	18	174	—	—	—	82	—	—	30	—	9	99	—
15	546	—	256	92	299	152	443	112	—	135	178	292	92	—	115	80	69	108	2	—	20	—	575	80
	269	—	—	120	27	—	—	107	176	—	154	17	170	63	—	67	82	—	—	28	162	4	81	—
16	539	364	290	145	288	—	404	—	—	133	187	292	97	303	114	—	60	118	—	189	9	176	496	109
	262	—	—	115	116	—	123	96	173	—	162	16	157	65	146	63	—	—	—	—	149	—	73	—
17	520	369	—	240	287	179	360	180	218	131	180	300	94	299	110	74	51	—	10	171	27	158	424	—
	—	311	—	—	136	—	134	—	—	106	166	16	—	—	144	58	140	—	—	54	132	—	70	—
18	512	379	—	499	292	177	336	217	218	132	176	—	96	—	112	71	44	122	5	—	68	144	—	108
	276	624	—	100	102	—	—	—	170	100	172	14	132	57	151	51	156	—	—	56	—	38	67	—
19	500	351	304	503	—	180	300	—	215	135	173	280	97	—	116	68	38	—	6	154	78	—	300	107
	294	651	—	95	167	—	144	75	160	—	173	—	120	54	—	45	—	186	271	—	101	—	—	—
20	—	323	288	499	285	179	276	276	210	134	164	—	—	—	119	—	29	—	2	—	65	124	260	—
	235	652	—	—	164	—	154	95	210	90	—	—	116	48	172	—	134	—	244	—	92	—	55	—
21	510	310	265	538	277	154	—	—	207	—	159	—	110	—	117	67	22	137	2	170	50	122	275	107
	—	688	—	75	—	33	175	113	229	81	155	9	114	44	172	—	120	—	—	—	—	20	48	—
22	474	313	250	592	268	146	241	332	214	120	152	220	114	—	116	80	16	152	18	164	34	—	200	94
	197	593	16	67	—	29	—	100	234	—	149	28	108	42	—	—	108	—	—	117	84	24	42	—
23	422	310	—	585	—	141	230	—	—	—	112	210	121	—	110	—	9	165	13	164	21	186	177	84
	—	—	60	65	141	27	200	87	—	—	144	58	102	—	144	11	123	100	—	—	96	27	34	—
24	—	302	328	555	258	153	223	—	—	106	109	216	118	—	—	108	2	—	24	172	—	180	—	—
	—	—	69	67	139	27	193	—	213	64	137	66	—	—	135	9	110	—	—	—	101	—	18	—
25	338	294	316	490	240	140	—	340	254	101	140	—	111	—	96	117	—	152	19	—	—	180	—	—
	145	—	—	68	144	27	—	—	203	61	136	76	88	—	145	15	69	—	—	—	159	—	—	—
26	310	248	307	417	226	—	228	229	245	98	133	211	104	—	—	116	23	140	23	141	—	—	322	—
	124	—	108	74	142	25	—	87	198	56	135	—	83	—	150	15	—	75	—	—	209	66	—	—
27	280	227	194	350	220	161	242	308	230	100	100	199	—	211	92	—	16	—	28	132	—	169	458	—
	110	—	—	—	121	—	—	107	—	52	—	—	78	—	139	9	52	81	—	—	228	—	6	—
28	258	205	216	300	—	169	245	282	218	100	94	—	—	202	93	106	12	111	27	126	11	169	—	327
	—	—	—	93	110	18	—	222	192	54	128	146	73	—	130	—	48	80	—	—	—	43	17	—
29	238	—	—	287	248	162	232	257	210	116	—	185	112	191	85	104	13	94	31	—	5	—	—	330
	100	—	—	—	—	13	—	242	180	—	124	141	69	—	—	—	36	—	—	—	239	—	10	—
30	218	—	—	—	266	196	216	—	—	—	88	184	122	—	75	—	14	79	34	—	3	210	—	389
	87	—	—	—	75	14	—	187	—	—	117	—	60	—	118	—	—	148	—	—	243	—	24	—
31	200	—	—	—	266	2	—	—	196	—	—	—	125	209	73	105	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	182	—	—	68	—	—	—	165	48	—		60	—	115	27	—	—	—	55	—	—	24	—

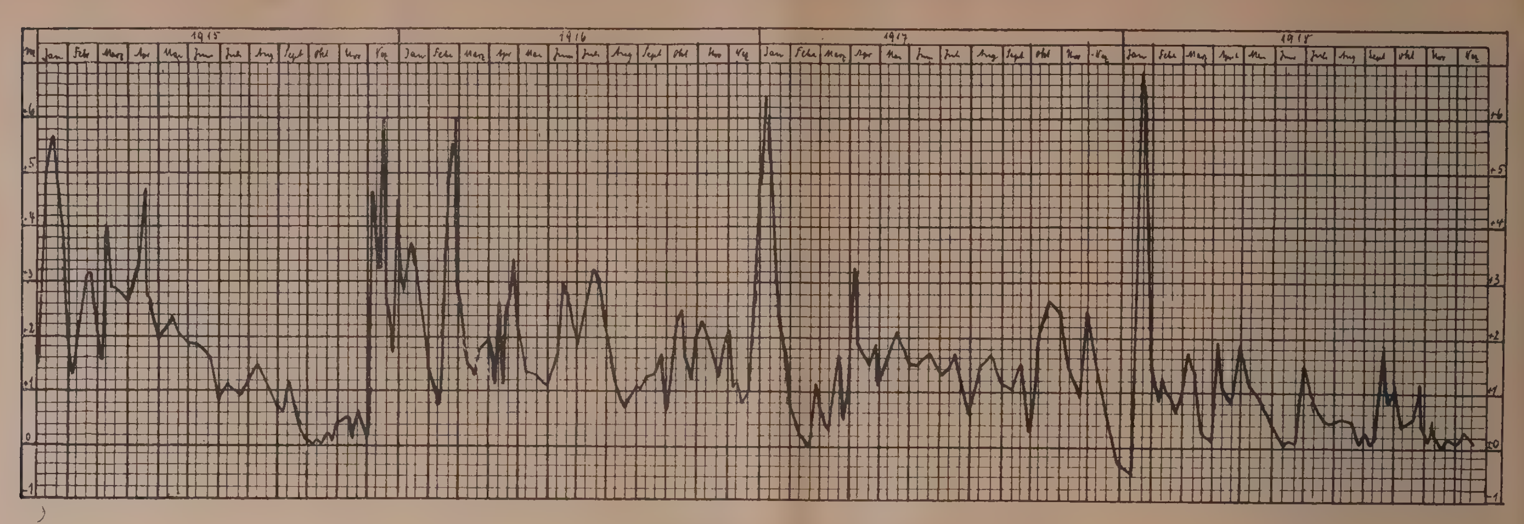


Abb. 1. Der Rheinwasserstand bei Duisburg 1915—1918.

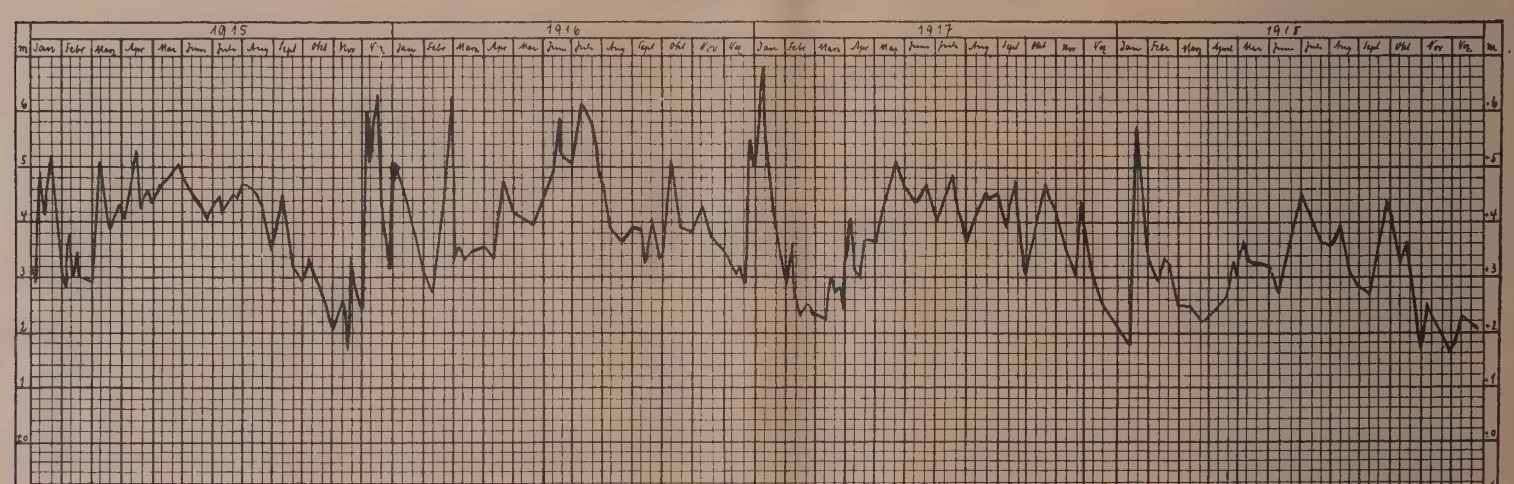


Abb. 2. Der Rheinwasserstand bei Mannheim 1915—1918.

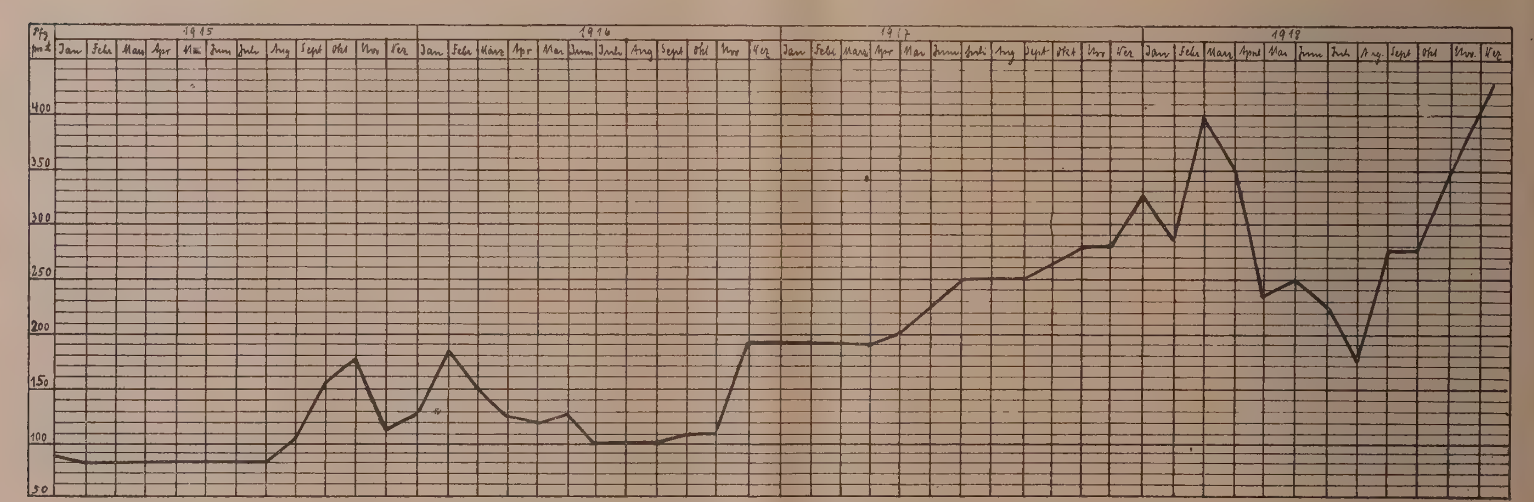


Abb. 3. Kohlenfrachten von den Ruhrhäfen nach Mannheim 1915—1918.

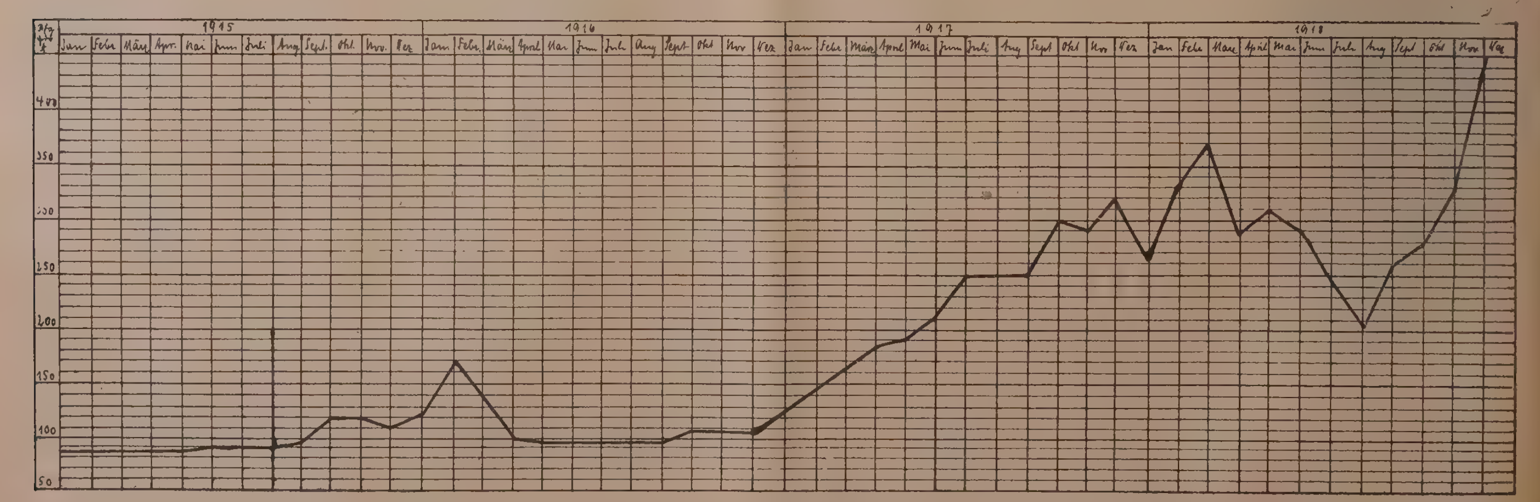


Abb. 4. Schlepplöhne von der Ruhr nach Mannheim 1915—1918.

Die Binnenschiffahrt hat in aller Bescheidenheit treue Dienste bei größter Ueberanstrengung geleistet, sie hat mit ihren Transporten oftmals entscheidend eingegriffen; aber, wie immer, so war auch im Kriege von besonderer Anerkennung nichts zu verspüren.

Mit den nachfolgenden Ausführungen würde dann das Gesamtbild über die Frachten- und Wasserstandsbewegung in der deutschen Binnenschiffahrt von 1911 bis 1918 gegeben sein.

I. Das Rheingebiet.

Für die Aufstellung der Frachten lagen nicht derart erschöpfende Angaben vor wie in den letzten Jahren, insbesondere fehlen verschiedene Angaben über die Frachtverhältnisse von der Ruhr nach Holland und umgekehrt. Dies ist natürlich nicht zu verwundern, da dem Verkehr mit dem neutralen Holland gewisse Beschränkungen aufgelegt waren. So mußten also in Tabelle I, die die Kohlenfrachten von den Ruhrhäfen nach einem Teil der holländischen Hafenplätze enthält, verschiedene Angaben über die Jahre 1917 und 1918 fortgelassen werden. Auch bei den Rotterdamer Frachten konnten nur solche für Erzladungen nach der Ruhr aufgeführt werden und zwar für die Jahre 1915 und 1916 nebst den dazugehörigen Schlepplöhnen. Bei allen Abschlüssen nach Tabelle I ist zu erkennen, wie in den ersten Monaten jeden Jahres die Frachten noch steigen, um dann nach einem vorübergehenden Sinken bis zum Ende des Jahres wieder zu steigen. Es findet also einerseits ein Steigen und Fallen innerhalb jeden Jahres statt, anderseits ist aber ein allgemeines Steigen der Frachten im Laufe der vier Jahre zu erkennen. Die Frachten nach Rotterdam steigen beispielsweise von 165 Pfennigen im Januar 1915 bis auf 560 Pf. im Dezember 1917, und wenn man dieselben Monate im Verlaufe der Jahre vergleicht, so kommt man von 170 Pf. im Mai 1915 auf 460 Pf. im Mai 1917. Auf der Strecke nach Schiedam herrschten ungefähr dieselben Verhältnisse, es wurden gefordert 190 Pf. im Januar 1915 und 580 bis 600 Pf. im Januar 1918. Auf dieser Strecke tritt noch als besonders zu erkennen hervor, daß nämlich die große Steigerung aller Frachten mit dem Jahre 1917 einsetzt. Während nämlich der Unterschied zwischen Januar 1915 und 1916 nur ungefähr 100 Pf. betrug, ist der nächstfolgende Unterschied mit dem Jahre 1917 schon 260 Pf., der nächste Unterschied mit dem Jahre 1918 beträgt nur 40 Pf. Diese Unterschiede sind auf allen holländischen Strecken zu erkennen. Auf der Strecke nach Zeeland betrugen die Unterschiede 1917/16 sogar im Januar 350 Pf. und 1915/16 nur 60 Pf. Gleichzeitig ist aus der Abb. 1, die den Rheinwasserstand bei Duisburg in den Jahren 1915 bis 1918 nach Tabelle II enthält, zu ersehen, daß im Januar 1917 der Rheinwasserstand höher ist als in den vorhergehenden Jahren 1916 und 1915, und daß er im Januar 1918 sogar eine noch größere Höhe erreicht hat. Die größten Tiefstände liegen in ganz verschiedenen Monaten, im Jahre 1915 im Oktober, im Jahre 1916 im August, sowie im September/Oktober, im Jahre 1917 im Februar und Dezember, im Jahre 1918 im Januar und November.

Die Verhältnisse der Frachten und Schlepplöhne in Verbindung mit den Wasserständen ergeben für den Teil im inneren Deutschland ein ziemlich vollständiges Bild. Abb. 1 und 2 zeigen die Wasserstände bei Duisburg und Mannheim, dargestellt nach den Einzelaufnahmen in den Tabellen II und IV. Tabelle III enthält die Kohlenfrachten von den Ruhrhäfen nach dem Mittel- und Oberrhein sowie die hierzu gehörenden Schlepplöhne. Tabelle V enthält noch verschiedene charakteristische Einzelfrachten. Es sind dies die Frachten für Eisenerze ab Trechtlinghausen nach den Ruhrhäfen, dann die Frachten für Kalksteine ab Budenheim nach der Kölner Gegend und zum Schlusse noch die Schlepplöhne Mainz—Mannheim. Alle Frachten und Schlepplöhne dieser Strecken waren in den Ausführungen der früheren Jahre enthalten, so daß auch hier ein entsprechender Vergleich möglich ist.

Ueber den Rheinwasserstand bei Duisburg war schon vorher gesprochen. Bei Mannheim wurde die größte Wasserstandshöhe der vier Jahre im Januar 1917 erreicht. Besondere Tiefstände waren während jeden der vier Jahre im Monat Dezember. Hierzu sind in zeichnerisch gleichem Größenverhältnis die Kohlenfrachten von der Ruhr nach Mannheim in Abb. 3 und die Schlepplöhne von der Ruhr nach Mannheim in Abb. 4 herausgezogen. Das Ansteigen sowohl der Frachten wie der Schlepplöhne ist vom Februar 1915 an ein allmähliches bis März 1918, dann erscheint das Fallen der Forderungen ziemlich plötzlich bis August 1918, um von diesem Zeitpunkt an wieder in ebenso schneller Weise zu steigen.

Tabelle III.

Kohlenfrachten von den Ruhrhäfen nach dem Mittel- und Oberrhein (in Pfennigen für die Tonne).

Von den Ruhrhäfen nach		Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
Mainz-Gustavsburg	1915	90—80	80	80	80	80	80	80	80	80—130	130—175	125—235	100—125
	1916	125	185	150	125	120	115	100	100	100	100	125—130	190—200
	1917	—	—	—	175	200	—	250	250	250	265	280	280
	1918	300—325	280—290	400	350	250—225	250—225	225	175	275	275	350	400—425
Mainplätze bis Frankfurt a. Main	1915	100—90	90	90	90	90	90	90	90	90—140	140—160	135—245	110—130
	1916	135	194	150	135	130	125	110	110	110	110	120	210
	1917	—	—	—	185	210	—	—	265	265	280	295	295
	1918	340	305	420	375	250—275	275	250	200	375	300	375	450
Mannheim	1915	85	80	80	80	80	80	80	80	80—130	130—175	125—235	100—125
	1916	125	185	150	125	120	125	100	100	100	110	110	194
	1917	—	—	—	190	200	—	250	250	250	265	280	280
	1918	325	285	400	350	250—225	250	225	175	200—350	275	350	400—425
Karlsruhe	1915	100	95	95	95	95	95	95	95	95—145	145—190	140—250	115—140
	1916	140	200	165	140	135	130	115	115	115	115	125	210
	1917	—	—	—	190	—	215	—	265	265	280	295	295
	1918	340	305	430	330	255—280	280	255	205	305	305	390	450
Lauterburg	1915	115—105	105	105	105	105	105	105	105	105—155	155—200	150—265	125—150
	1916	150	220	175	150	145	140	125	125	125	125	135	220
	1917	—	—	—	200	—	225	—	270	275	290	305	305
	1918	350	325	450	350	275—300	300	275	225	325	325	400	450
Kehl und Strassburg	1915	140—130	130	130	130	130	130	130	130	130—180	180—225	175—285	150—175
	1916	175	235	200	175	170	165	150	150	150	150	160	245
	1917	—	—	—	225	—	250	—	300	300	310	330	330
	1918	375	360	500	450	325—350	350	325	275	375	375	450	—

Schlepplöhne zu vorstehenden Kohlenfrachten.

		Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
St. Goar	1915	50—55	50—55	50—55	50—55	50—55	55	55	55	55—60	60—80	65—85	65—70
	1916	70—75	100	70—75	60—65	60—65	60	60	60	60	65—70	65—70	—
	1917	—	—	—	—	110	—	190	—	—	—	—	—
	1918	—	—	—	—	—	—	—	—	190	—	210	300
Mainz	1915	70—90	70—80	70—80	70—80	70—80	80	80	80	80—90	90—130	100—130	100—110
	1916	110—120	160	120—130	90	85—90	85	80—85	85	85	95	95	—
	1917	—	—	—	165	175	—	—	230	230	270	250	300
	1918	235	335	350	325	180—300	270	225	180	185—295	250	285	465
Mannheim	1915	80—90	80—90	80—90	80—90	80—90	90	90	90	90—100	100—140	100—140	100—120
	1916	120—130	170	130—140	100	95—100	95	90—95	95	95	105	105	—
	1917	—	—	—	185	190	210	250	250	250	300	290	320
	1918	265	320—345	370	290	300—320	290	245	200	200—315	275	325	480

Aus Tabelle III geht auch hervor, wie sämtliche Frachten und Schlepplöhne im Januar und Februar jeden Jahres regelmäßig steigen, dann vom März bis September bzw. Oktober allmählich fallen, um vom Oktober bis Dezember, ganz besonders aber vom November zum Dezember zu steigen. Ganz verschieden sind die Steigerungen, wenn man die Monate der einzelnen Jahre vergleicht. Durchweg sind die größten Steigerungen vom Jahre 1917 zum Jahre 1918 in den Monaten Januar bis Mai sowie Dezember, in den anderen Monaten wird die größte Steigerung zwischen den Jahren 1916 und 1917 erreicht. So haben wir beispielsweise auf der Strecke nach Mainz im April 1915 nur 80 Pf. an Fracht zu zahlen, im April 1916 sind es bereits 125 Pf., weiterhin ist die Steigerung ähnlich im April 1917 mit 175 Pf., erreicht dann aber im April 1918 350 Pf. Wie verschieden aber die Vorgänge beim Frachtenabschluß mitwirken, ersieht man aus den Abschlüssen der verschiedenen Jahre im folgenden Monat Mai. In diesem Monat haben wir die Unterschiede zwischen 1915 und 1916 ungefähr wie im Monat April, dann kommt aber für das Jahr 1917 eine Steigerung auf 200 Pf., und für das Jahr 1918 die verhältnismäßig geringe Steigerung auf 225 bis 250 Pf. Für die Schlepplöhne zu diesen Kohlenfrachten gilt ungefähr das gleiche.

Die Frachten und Schlepplöhne in Tabelle V würden von 1915 bis 1918 eine ständig ansteigende Linie ergeben, bei allem ist besonders der Monat Juni in allen vier Jahren als derjenige zu erwähnen, der eine gewisse Ruhe in der Aufwärtsbewegung erkennen läßt. Die Frachten für Eisenerze erlebten ihre größten Steigerungen im Februar, von 2¼ Pf. 1915 auf 10¼ Pf. 1918, für die Kalksteinfrachten würde der März mit 2¼ Pf. 1915 auf 10 Pf. 1918 die Höchstunterschiede bieten. Schließlich sei für die Schlepplöhne von Mainz nach Mannheim noch auf den Monat September hingewiesen, die in diesem Monat vorhandene dreifache Steigerung als Unterschied von drei Jahren wurde in keinem anderen Monat erreicht.

Tabelle IV.

Der Wasserstand des Rheins bei Mannheim 1915—1918.

Tag der Aufnahme	Verzeichnis der Monate: Januar		Februar		März		April		Mai		Juni		Juli		August		September		Oktober		November		Dezember	
	1915 / 1917	1916 / 1918	1915 / 1917	1916 / 1918	1915 / 1917	1916 / 1918	1915 / 1917	1916 / 1918	1915 / 1917	1916 / 1918	1915 / 1917	1916 / 1918	1915 / 1917	1916 / 1918	1915 / 1917	1916 / 1918	1915 / 1917	1916 / 1918	1915 / 1917	1916 / 1918	1915 / 1917	1916 / 1918	1915 / 1917	1916 / 1918
1	315	—	280	305	297	365	416	347	432	—	486	—	424	512	472	464	356	389	294	—	217	—	218	—
	—	—	384	310	—	250	329	—	—	—	463	320	—	—	—	356	473	—	—	376	—	269	—	—
2	310	—	275	302	288	370	414	—	434	420	488	440	423	—	460	—	375	389	—	353	210	381	218	349
	632	—	272	—	—	264	360	—	—	—	478	313	424	—	370	347	477	289	—	—	—	262	383	—
3	—	—	273	295	310	365	405	325	434	412	482	431	420	503	460	446	362	—	342	374	212	382	304	—
	—	205	266	289	—	—	413	—	375	374	479	313	434	—	386	339	466	295	—	372	—	273	370	—
4	296	—	280	290	320	365	—	328	436	—	472	425	438	493	444	—	355	397	336	—	210	—	—	329
	683	204	273	282	—	274	—	—	390	386	474	—	—	—	410	336	452	—	—	369	420	270	366	—
5	293	470	285	286	315	358	—	330	445	401	469	434	454	—	475	435	—	384	324	385	210	—	575	322
	672	198	273	270	—	265	283	253	404	—	465	—	451	410	423	346	—	285	—	359	402	254	—	229
6	300	465	286	280	317	342	384	336	446	—	474	460	444	495	482	—	388	—	322	—	208	377	594	—
	649	192	265	—	—	—	260	243	413	353	—	—	453	405	417	—	—	286	—	346	386	—	348	226
7	325	458	—	275	315	337	405	342	460	398	478	—	431	525	479	418	434	391	319	436	—	—	554	—
	620	183	—	268	—	267	341	249	417	343	446	292	—	414	418	—	412	283	—	333	—	253	335	225
8	390	443	379	263	387	337	430	347	478	—	472	491	421	540	474	410	450	396	311	—	273	—	486	316
	585	203	259	262	228	264	—	251	427	334	441	287	—	416	—	367	403	—	—	321	361	244	322	—
9	472	456	300	268	450	336	394	—	—	404	463	495	418	—	461	—	429	396	306	511	260	—	470	319
	555	—	294	196	231	258	321	260	—	—	437	282	—	401	420	393	395	270	—	—	351	237	318	223
10	491	467	305	272	506	328	465	338	—	408	464	478	413	616	460	396	410	—	—	515	252	398	510	316
	—	—	248	254	225	256	312	—	442	343	435	276	443	—	415	386	392	272	—	316	353	—	309	206
11	474	470	320	278	452	313	406	330	—	425	459	—	405	590	438	392	395	324	285	—	241	432	574	—
	526	—	—	248	—	254	—	—	452	342	439	272	—	—	—	337	383	—	—	319	358	—	296	—
12	455	451	324	265	414	313	422	330	476	426	461	—	403	—	428	389	—	410	278	395	235	—	625	307
	510	—	230	242	224	244	308	270	452	355	442	—	—	381	424	393	—	—	—	—	358	—	—	—
13	470	450	317	271	389	325	536	330	478	410	466	580	409	604	428	—	372	—	270	469	235	417	619	301
	491	—	226	—	224	—	302	278	449	328	—	—	503	385	435	—	—	—	—	—	362	—	283	—
14	470	459	316	266	375	345	—	—	474	401	482	—	407	601	427	—	360	401	274	449	183	402	579	—
	491	—	—	244	229	—	298	271	447	338	466	281	490	—	—	—	426	—	—	295	—	226	280	—
15	444	—	312	276	369	347	—	—	—	397	465	598	403	601	428	376	349	401	290	—	235	—	562	297
	460	—	—	239	281	—	—	260	445	—	472	285	469	383	—	368	481	—	—	283	342	221	270	—
16	434	447	348	290	392	360	—	—	—	408	462	593	406	—	428	—	342	401	—	—	340	273	515	292
	440	—	—	241	—	—	—	258	450	—	486	290	450	—	437	363	481	—	—	—	335	218	272	—
17	440	432	324	462	397	366	—	425	480	404	460	557	410	592	440	365	329	—	284	402	—	372	477	—
	—	439	—	—	—	—	334	—	—	348	488	286	434	—	452	350	456	—	—	320	328	—	269	—
18	415	425	327	390	395	364	—	430	473	406	465	540	416	601	438	357	329	401	278	—	—	362	553	—
	409	560	—	234	296	—	—	—	484	346	475	300	—	—	454	336	436	—	—	365	—	215	270	—
19	510	410	315	399	387	357	—	—	468	403	444	513	426	—	423	362	317	—	278	398	300	—	425	307
	396	580	—	230	276	—	354	294	—	—	462	—	424	372	—	313	—	—	478	363	316	—	—	—
20	485	394	310	455	390	349	—	451	482	395	436	—	445	—	430	—	308	—	268	—	295	365	401	—
	384	585	—	—	—	—	366	284	502	330	—	—	424	363	444	—	400	362	455	—	308	—	257	—
21	456	385	314	520	395	375	425	—	519	396	436	—	455	577	412	404	298	—	264	390	275	386	303	291
	—	551	—	226	—	223	366	288	495	328	448	383	—	361	429	—	382	—	—	—	—	204	254	—
22	425	384	312	622	405	355	425	490	536	388	431	519	443	558	400	415	295	405	256	394	261	—	367	285
	363	500	256	226	283	225	—	300	492	—	446	379	406	389	—	313	369	—	—	318	308	202	—	—
23	400	388	310	588	375	350	429	—	—	—	426	534	426	—	392	—	289	397	253	384	248	410	356	285
	—	—	274	228	281	—	372	298	—	—	441	396	400	355	475	309	359	—	—	—	397	198	240	—
24	380	378	308	520	360	344	432	—	—	385	418	535	426	—	398	—	275	—	249	370	—	411	370	—
	—	—	270	236	272	221	365	—	488	328	444	450	392	—	470	302	456	367	—	—	440	—	237	—
25	370	365	305	471	362	363	464	485	503	394	418	490	436	517	400	409	274	376	248	—	—	391	462	—
	320	—	—	250	264	221	—	—	494	327	440	486	—	—	—	296	333	—	—	—	430	—	—	—
26	356	352	291	431	354	—	460	476	498	410	412	496	426	—	402	405	271	358	240	363	—	396	490	—
	326	—	254	250	253	220	—	326	492	330	436	—	383	—	435	291	—	359	—	—	398	175	216	—
27	345	346	291	—	378	370	456	476	488	407	410	491	454	500	380	—	267	—	240	358	—	—	510	—
	320	—	246	—	243	—	—	316	—	333	—	—	379	—	433	—	318	415	—	—	392	—	222	—
28	340	335	303	345	441	363	426	458	480	418	401	—	460	494	370	389	270	340	231	361	—	386	510	511
	—	—	—	247	—	222	—	301	476	333	421	455	371	—	—	—	312	442	—	—	—	159	—	—
29	327	330	—	333	440	373	424	442	476	430	408	506	462	485	359	383	283	333	231	—	—	—	—	571
	300	—	—	—	238	220	—	294	469	—	419	447	368	—	—	—	308	—	—	—	398	167	218	—
30	316	—	—	—	428	370	426	—	473	—	412	500	466	—	353	—	287	331	—	—	—	367	—	500
	292	—	—	—	238	220	—	294	—	—	417	—	385	—	438	—	—	401	—	—	399	—	218	—
31	302	314	—	—	421	354	—	—	480	—	—	—	466	472	355	397	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	318	—	—	—	—	—	—	460	324	—	—	357	—	454	291	—	—	—	173	—	—	—	—

Tabelle V.

Frachten für Eisenerze ab Trechtlinghausen nach dem Ruhrhäfen (1/2 Löschzeit).

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
1915	3	2 1/4	2 1/2	2 1/4	2—2 1/4	2	2—2 1/4	2 1/4	2 1/4	4—5 3/4	4 3/4—7 3/4	4
1916	—	5 1/2—6	5	4 1/4	4	4	4 1/2	4	4	6—7	—	—
1917	—	9—10	9	7 3/4	8	7 1/4—7 3/4	9	9	9—9 1/4	9 1/4	9 1/4	10
1918	10 1/2	10—10 1/4	9 1/2—10	9 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—

Frachten für Kalkstein ab Budenheim nach der Kölner Gegend (1/2 Löschzeit).

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
1915	2 1/2	2 1/4	2 1/4	2 1/4	2 1/4	2 1/4	2 1/4	2 1/4	2 1/4	4 1/2	4 1/4—6 3/4	3 1/2
1916	4 1/2	5 1/2	5	—	3 3/4	3 5/8	3 1/2	3 1/4	3 1/2—4	5 1/2	—	6 1/2—9
1917	7 3/4	8	8	7 1/2	7	7	7	7 3/4	7	8	7 1/2	7
1918	8	9—9 1/2	10	10	10	—	—	—	—	—	—	—

Schlepplöhne Mainz—Mannheim.

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
1915	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	3/4	3/4—1
1916	3/4—1	3/4	3/4	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2
1917	3/4	3/4	1	1	1	1	1—1 1/4	1—1 1/4	1	1 1/2	1	1 3/4
1918	1 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Zeitfragen der Binnenschiffahrt

Die gegenwärtigen Zeitläufte sind wenig angetan, Fragen zu erörtern, die wohl sonst in größerer Ausführlichkeit behandelt worden wären. Alles steht unter dem lähmenden Eindruck der Friedensbedingungen, von denen die deutsche Binnenschiffahrt als ein Teil des deutschen Wirtschaftslebens sich in einem so erheblichen Maße getroffen fühlt, daß bei deren Durchführung ihre ganze zukünftige Gestaltung einen gänzlich veränderten Charakter annehmen muß. Der Fachausschuß des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt hat ja bereits Veranlassung genommen, sich als maßgebliche Instanz durch eine in den Zeitungen veröffentlichte Resolution zu der Frage der Friedensbedingungen zu äußern, und den berufenen Vertretern des Zentral-Vereins ist es möglich gewesen, sich an maßgebender Stelle mit Gegenvorschlägen vernehmlich zu machen. Damit müssen wir uns vorläufig genügen lassen, denn es liegt auf der Hand, daß jede Veröffentlichung über Einzelheiten der Gegenvorschläge nur schädlich wirken könnte. Es wird nach Abschluß des Friedensvertrages, falls er unterzeichnet werden sollte, noch Gelegenheit genug vorhanden sein, der deutschen Reichsregierung und den ihr nachgeordneten Stellen darzulegen, in welcher Weise wohl die Wirkungen der Friedensbedingungen noch einigermaßen zugunsten des Gewerbes gewandt werden können. Eins aber steht schon fest, nämlich, daß sowohl die großen Reedereien als auch die Privatschiffahrt sich in Zukunft einer noch größeren Vereinheitlichung werden bestreben müssen, um ihre Existenzfähigkeit hochzuhalten, und wenn wir lesen, daß die schon seit langer Zeit in Betriebsgemeinschaft stehenden Reedereien Badische Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport und Rheinschiffahrt Aktiengesellschaft vorm. Fendel in demnächstigen Generalversammlungen die tatsächliche Verschmelzung ihrer Unternehmungen unter einheitlicher Firma zu beschließen gedenken, so dürfen wir darin nur ein weiteres Glied in der Kette dieser Bestrebungen erblicken.

Die Förderung der deutschen Kanalpläne wird nach Lage der gegenwärtigen Verhältnisse voraussichtlich zunächst ins Stocken geraten, wenigstens soweit es sich auf Verbindungen erstreckt, die sich auf Kanäle nach der Donau zu beziehen. Wahrscheinlich aber wird das Bestreben, innerhalb Deutschlands vermehrte Kanalverbindungen zu schaffen, desto intensiver werden, schon weil unsere ganzen Verkehrsverhältnisse darauf drängen. Man wird dies in erster Linie auf die endliche Herstellung des Mittellandkanals von Hannover zur Elbe beziehen können. Allerdings ist ja die endgültige Linienführung dieser Strecke noch nicht festgelegt, und bekanntlich will der Zentral-Verein noch in diesen Tagen über die von Herrn Carl Best vorgeschlagene schleusenlose Führung dieses Kanals verhandeln. Aber auch hinsichtlich der lange erstrebten Verbindungen von der Ostsee zur Elbe und von Leipzig zur Saale regt sich neues Leben. Im übrigen hat erst kürzlich die Leipziger Kanalgesellschaft m. b. H. in Leipzig ihre Satzung dahin geändert, daß sie keinerlei Erwerbsabsichten verfolgt, sondern lediglich im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse die Vorbereitung eines Schiffahrtskanalunternehmens bezweckt, welches Leipzig mit der Saale verbinden soll; sie hat die dazu nötigen Verhandlungen mit den beteiligten Staaten, Gemeinden, Behörden und Interessenten zu führen, auch die zur Genehmigung bzw. Ausführung des Unternehmens dienenden Unterlagen zu beschaffen.

Die Entwicklung des Binnenschiffahrtsgeschäfts in diesem Frühjahr ist leider keine günstige. Auf dem Rhein ist der Verkehr durch die Bergarbeiterbewegung hinsichtlich des hauptsächlichsten Transportgutes, der Kohlen, in einem Maße lahmgelegt worden, wie wir es noch nie erlebt haben, und die Wirkung davon erstreckt sich natürlich auch auf den Verkehr der nordwestdeutschen Kanäle. Die Elbeschiffahrt hat, wie bisher schon in den Kriegsjahren, unter dem Mangel von Importgütern zu leiden, und auch ihre sonstige Beschäftigung ist sehr gering. Lediglich die Oderschiffahrt hat, abgesehen von einigen kurzfristigen Stockungen, immerhin ziemlich beträchtliche Kohlentransporte aufzuweisen gehabt, wenn es ihr auch zu Berg fast gänzlich an Gütern mangelte. Der Verkehr aber mit der Weichsel ist in diesem Jahre überhaupt noch nicht aufgenommen worden, weil die Weichsel—Oder-Wasserstraße durch die polnischen Bedrohungen streckenweise blockiert ist.

Demgegenüber hat sich die Betriebsführung im neuen Schiffahrtsjahre noch weiter verschärft. Nicht nur, daß die Aufwendungen für alle Betriebsmaterialien, insonderheit für Kohlen, noch teurer geworden sind, sondern auch die Aufwendungen an Personalunkosten sind infolge der neuen tariflichen Vereinbarungen erheblich gestiegen. Welchen Umfang diese Aufwendungen schließlich noch annehmen werden, läßt sich heute noch nicht übersehen. Jedenfalls aber wird auch die Binnenschiffahrt durch das in Vorbereitung befindliche Reichsarbeitsgesetz weiter betroffen werden. Ueber dieses Gesetz haben am 19. Mai im Reichsarbeitsministerium Besprechungen mit Vertretern von Verbänden der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer stattgefunden. Dabei sind verschiedene Unterausschüsse gebildet worden, welche die einzelnen Fragen zu bearbeiten haben, und als Ausschuß 15 wurde ein solcher für Seeschiffahrt, Binnenschiffahrt, Flößerei und Fischerei eingesetzt. Es wird sich Gelegenheit bieten, später noch hierauf zurückzukommen.

R. Huth.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Neuerungen im Submissionswesen.

Nach den preußischen Bestimmungen des staatlichen Verdingungswesens darf bei Submissionen die niedrigste Geldforderung keineswegs vorzugsweise berücksichtigt werden; der Zuschlag vielmehr soll nur auf ein in jeder Beziehung annehmbares, die tüchtige und rechtzeitige Ausführung der betreffenden Leistung oder Lieferung gewährleistendes Gebot erteilt werden. Für die übrigen Bundesstaaten sowie für das Reich gelten dem Sinne nach gleiche Bestimmungen. Sie zeigen, daß der gute Willen und das Wohlwollen der Behörden der Unternehmerschaft gegenüber zwar auf dem Papier vorhanden ist; in der Praxis hingegen erhielt bisher trotzalledem fast ausnahmslos der Billigste den Zuschlag. Häufig fehlte den vergebenden Behörden die fachlichtechnische Sachkunde, festzustellen, zu welchen Preisen die ordnungsgemäße, gediegene Ausführung ihres Auftrags überhaupt möglich sei. Viel schwerer aber wog, daß der Behörde, die den zum „angemessenen Preis" anbietenden Unternehmer dem Mindestfordernden vorzog, von der vorgesetzten Behörde, insbesondere von der Oberrechnungskammer bzw. dem Rechnungshof des Deutschen Reiches der Vorwurf drohte, das fiskalische Interesse nicht ausreichend gewahrt zu haben.

Bei dem lebhaften Wettbewerb ergaben sich häufig genug Angebote, die offenbar unter den Selbstkosten blieben. Als Geschäftsmann wird kein Unternehmer die Absicht oder Veranlassung haben, der Verwaltung etwas zu schenken. Will er also bei derartigen Mindestangeboten ohne Verlust bleiben, so kann dies nur geschehen auf Kosten der Qualität und Sorgfalt. Daß unter solchen Umständen das bisher übliche Verdingungsverfahren Mißstände aufwies, die auch die zahllosen Vorschläge zu einer Verbesserung nicht zu beheben vermochten, ist als eine oft beklagte Tatsache bekannt. Sowohl die Unternehmer litten an der Schwierigkeit, den „angemessenen Preis" durchzusetzen, wie

anderseits die Behörden, die nur zu oft die mißliche Erfahrung erlebten, daß bei ungediegener Ausführung die jährlichen Erneuerungsarbeiten bald auf eine Höhe steigen können, die die anfänglichen Ersparnisse um ein Vielfaches wettmacht.

Der Krieg fügte zu den geschilderten Mißständen weitere Schwierigkeiten hinzu. Infolge der immer schärfer ausgeprägten Unübersichtlichkeit der Arbeitsbedingungen und -durchführbarkeit, des Rohstoffverkehrs, der Materialpreise und -beschaffung, der stets schwieriger sich gestaltenden Lohnverhältnisse, die alle eine sachgemäße Kalkulation fast ganz unterbanden, mußte der Unternehmer stets wachsende Risikoprämien beanspruchen.

Unter dem Druck der Verhältnisse hatten somit insbesondere die Regierung und die Oberste Heeresleitung ein Interesse daran, neue Wege im Vergebungswesen einzuschlagen. Als neuartiges Verfahren setzte sich mehr und mehr der sogen. „Koloniale Bauvertrag" durch, der eine durchgreifende Reform gegenüber der bisher üblichen Submissionsmethode darstellt. Wie der Name andeutet, stammt das Verfahren aus den deutschen Schutzgebieten, wo es seit Jahren mit Erfolg Anwendung fand. Im Kriege hatte es sich zunächst bei den unter unsicheren Verhältnissen auszuführenden Bauarbeiten an der Front eingebürgert, gewann dann aber auch in der Heimat, als dort der geschäftliche Ueberblick immer schwieriger wurde, erheblich an Boden. Insbesondere wandte man es an beim Wasserbau, bei Brücken-, Straßen-, Eisenbahnbauten, bei denen es vor allem auch auf eine schnelle Bewältigung der Arbeiten ankam.

Durch den Minister der öffentlichen Arbeiten ist nun neuerdings durch mehrere Erlasse auf die Vorzüge des Verfahrens auch für die Uebergangszeit nach dem Kriege hingewiesen worden. Der erste diesbezügliche Erlaß vom 15. November 1918 betr. Vergebung von Arbeiten in der Uebergangszeit wendet sich an die Eisenbahnverwaltungen, eine Ausdehnung der Verordnung vom 14. Dezember 1918 an alle staatlichen Bauverwaltungen, eine Ergänzung schließlich vom 17. Januar 1919 an die Staatshochbauverwaltungen.

Nach den Worten des letzteren Erlasses kommt es jetzt darauf an, mit allen Mitteln Arbeit zu schaffen. Bei deren schleunigster Vergebung werde im allgemeinen die Zeit zu förmlichen öffentlichen oder beschränkten Ausschreibungen fehlen. Deshalb seien die ausführenden Behörden an diese Formen und an die für freihändige Vergebungen bestehenden Begrenzungen zurzeit nicht gebunden.

Unbedingt, so heißt es weiterhin, ist zu vermeiden, daß die Aufträge lediglich dem Großunternehmertum zufallen. Neben großen Ausführungen kommen auch zahlreiche mittlere und kleinere Ausführungen in Frage, die neben ihrem jetzigen Hauptzweck, der Beschäftigung möglichst zahlreicher Arbeitskräfte, auch befruchtend für den Mittelstand wirken sollen. Von allen Unternehmern aber ist Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit zu verlangen. Ihrem Bestreben, etwa aus der jetzigen Sachlage übermäßigen Gewinn zu ziehen, ist mit Nachdruck entgegenzutreten. Es wird ferner betont, daß in Anbetracht der ganz unübersehbaren Entwicklung der Materialpreise und Löhne zwischen der Verwaltung und dem Unternehmer ein Vertrauensverhältnis bestehen müsse, bei dem der Unternehmer nicht durch zu starke Verfolgung seiner Eigeninteressen bei der Abwickelung der Verträge Schwierigkeiten bereiten dürfe.

In den deutschen Kolonien war es anfänglich Brauch, eine Ausschreibung freihändig zu einem festen Pauschal zu vergeben. Das Risiko fiel damit ausschließlich auf den Unternehmer. Traten ihm keine unvorhergesehenen Schwierigkeiten in den Weg, so konnte er einen im Verhältnis ansehnlichen Gewinn einheimsen. Wuchsen dagegen die Baukosten über den vereinbarten Verdingungssatz hinaus, so konnten ihm empfindliche Verluste entstehen. Bei der besonders in den Kolonien großen Unsicherheit der in Frage kommenden natürlichen Verhältnisse mußte die Risikoprämie demnach vom Unternehmer entsprechend hoch angesetzt werden. Es lag darum nahe, ein Verfahren zu suchen, bei dem das Risiko durch Verteilung auf Auftraggeber und Unternehmer für letzteren tunlichst eingeschränkt werden könne. Für die Verwaltung anderseits war ein Ausgleich geschaffen durch die Möglichkeit, den sonst dem Unternehmer zugebilligten höheren Gewinnzuschlag mäßiger halten zu können. Es erhellt, daß die vergebende Behörde bei der Auswahl des Unternehmers viel mehr als bisher auf dessen Geschicklichkeit und Tüchtigkeit achten muß, weil sich die Endkosten, an denen sie nun auch interessiert ist, in weitestem Umfang durch diese Eigenschaften der Bauleitung zu ihrem Vorteil ändern können. Anderseits wird der Unternehmer auch nicht zum ausführenden Organ herabgedrückt; das wesentliche Moment und der Ansporn des Unternehmertums, das Arbeiten auf eigene Rechnung und Gefahr, ist hinlänglich gewahrt, da ihm die Möglichkeit bleibt, durch Tüchtigkeit und Fleiß, geschickte Ausnutzung der Verhältnisse, günstige Abschlüsse und geschickte Einteilung der Arbeiten seinen Verdienst zu erhöhen.

Der hierin enthaltene Gedanke bietet die Grundlage zu einer Reihe von Vergebungsformen, die die Verordnung des Arbeitsministers im einzelnen wie folgt aufführt:

A. Kleinere und mittlere Ausführungen von nicht allzu langer Dauer.

Es findet freihändige Vergebung zu festen Einheitspreisen statt unter möglichster Trennung von Leistungen und Materiallieferungen, gegebenenfalls Aenderung der Einheitspreise in zu vereinbarenden Zeiträumen in demselben Verhältnis, wie die Tariflöhne oder ortsüblichen Löhne bzw. die wichtigsten Materialpreise nach ortsüblichen Preisen oder Syndikatspreisen sich prozentual ändern. Ein Risiko des Unternehmers an sich ist nicht ausgeschlossen; es ließe sich ganz beseitigen durch Aufnahme der Bestimmung, daß die prozentuale Erhöhung bzw. Ermäßigung der Preise auch zu dem gleichen Zeitpunkte einzutreten haben, wie die Tariflöhne und Materialpreise sich ändern.

B. Große Ausführungen, Neubauten und Umbauten.

Da feste Preise hierbei regelmäßig nicht vereinbart werden können, werden zwei Wege vorgeschlagen:

1. Der Selbstkostenvertrag mit fester Stichsumme und begrenztem Verlust und Gewinn.

Dieses Verfahren gilt in erster Linie für Kanalbauten und Eisenbahnbauten, bei denen die Festsetzung der Preise von Voraussetzungen abhängig ist, die sich bei Beginn der Bauausführung nicht ausreichend überblicken lassen. Der Unternehmer erhält die reinen Selbstkosten. Hierunter rechnen mit die bei der Ausführung auf die Baustelle zu verrechnenden Geschäftsunkosten, wie Löhne, Gehälter, Abnutzung von Material, Klein- und Verbrauchsgerät, Versicherungskosten, Reisekosten, Unterbringungs- und Verpflegungskosten der Arbeitsmannschaften und Angestellten usw. Ferner fallen hierunter die Vergütungen für die Beseitigung etwaiger durch unvorhergesehene Ereignisse ohne eigenes Verschulden der Bauleitung eingetretener Kosten. Zu diesen reinen Selbstkosten wird dem Unternehmer ein prozentualer Zuschlag gewährt, der erstens dienen soll zur Bestreitung der heimischen Geschäftsverwaltungskosten, unter welche alle anteiligen Gehälter, Löhne, Bureaukosten, Steuern, Abgaben außerhalb des eigentlichen Baubetriebs, d. h. am Sitze der Firma, fallen. In den prozentualen Zuschlag sind ferner einzubeziehen die Kosten für die Unterhaltung des Großgeräts während der Bauzeit, sowie für die Beseitigung der daran entstehenden Schäden. Schließlich ist in den prozentualen Zuschlag ein angemessener Gewinn des Unternehmers einzurechnen, „wie ihn eine solide Firma einsetzen muß, um ihren Bestand zu sichern". Indessen kann der Gewinn auch in Form eines besonderen prozentualen Zuschlags zur Stichsumme oder den reinen Selbstkosten festgelegt werden.

Von Wichtigkeit ist das dem Vertrage beizufügende Preisverzeichnis (Verdingungsheft) mit Einheitspreisen, aus dem in Verbindung mit den wirklichen sich bei der Ausführung ergebenden Materialmengen die Stichsumme berechnet wird. Bleiben die Gesamtkosten nach erfolgter Abrechnung hinter der Stichsumme zurück, so erhält der Unternehmer außer dem ihm, wie ausgeführt, vertraglich zugesicherten Gewinnaufschlag einen zu vereinbarenden Prozentsatz von vielleicht 20 bis 40 Prozent der ersparten Baukosten. Uebersteigen jedoch die Gesamtkosten die Stichsumme, so muß der Unternehmer die Mehrkosten im gleichen prozentualen Anteil tragen.

Wenn somit das Risiko des Unternehmers auf 20 bis 40 Prozent des Betrages beschränkt ist, mit welchem die Stichsumme überschritten worden ist, so wird in der Verordnung doch anheimgestellt, noch darüber hinauszugehen und vertragsmäßig festzulegen, daß eine weitere Beschränkung des durch die Differenz zwischen Abrechnungsbetrag und Stichsumme möglichen Verlustes oder Gewinnes auf einen bestimmten Prozentsatz, etwa 2 bis 4 Prozent der gesamten wirklichen Baukosten, stattfinden soll.

Wenn auch, wie aus dem Angeführten erhellt, das Risiko ebenso wie die Möglichkeit, außergewöhnliche Gewinne zu erzielen, recht erheblich eingeschränkt sein können, so gilt doch auch hier noch das Obengesagte, daß die Möglichkeit, durch Tüchtigkeit und Fleiß auf das Endergebnis einzuwirken, dem Unternehmer nicht genommen ist.

2. Der Selbstkostenvertrag mit veränderlicher Stichsumme.

Während bei dem vorherigen Verfahren die Stichsumme für die ganze Bauzeit festgelegt ist, wird bei dem Selbstkostenvertrag mit veränderlicher Stichsumme, welcher zugeschnitten ist auf sehr große, über mehrere Jahre sich erstreckende Bauausführungen, die zeitliche Gültigkeit des Massen- und Preisverzeichnisses begrenzt, und zwar zunächst auf eine festzulegende Zeitspanne oder gegebenenfalls auch auf einen bestimmten Bauabschnitt, um dann in bestimmten weiteren Zeitabschnitten — etwa von Halbjahr zu Halbjahr — oder Bauabschnitten durch einen Schätzungsausschuß neu festgesetzt zu werden. Dabei soll der Schätzungsausschuß u. a. auch die besonderen Verhältnisse der Baustelle, soweit sie bei Uebernahme des Auftrags nicht zu übersehen waren, notwendigenfalls auch etwaige besondere Umstände, wie Maßnahmen der Verwaltung, Ereignisse, die in den unsicheren Zeiten begründet sind, usw., berücksichtigen. Die in

den einzelnen Zeiträumen geleisteten Mengen der Vertragspositionen mit den dafür gültigen Einheitspreisen ergeben eine Reihe von Teilstichsummen, von denen jede für sich jedesmal neu zu vereinbaren ist nach den Umständen, und die zusammengenommen am Schlusse der Bauausführung die Gesamtstichsumme ergeben. Die Teilstichsummen sind unter den zurzeit lebhaft wechselnden Verhältnissen nur auf verhältnismäßig kurze Zeitdauer festzusetzen, oder es ist eine Regelung zu treffen, die sie eintreten läßt, jedesmal anknüpfend an den Zeitpunkt neuer Erhöhungen bzw. Ermäßigungen der Tariflöhne. Der Unternehmer hat hier ein noch geringeres Risiko als beim Selbstkostenvertrag mit fester Stichsumme, aber anderseits durch die größere Genauigkeit der Gesamtstichsumme auch einen erhöhten Anreiz, mit seinen Selbstkosten möglichst unter der Stichsumme zu bleiben und wirtschaftlich zu arbeiten. Ein Risikovertrag bleibt insofern vorhanden, als der Unternehmer für seine Anordnungen auf der Baustelle, für ihre Einrichtung und für seine technischen und kaufmännischen Maßnahmen aufzukommen hat. Es bleibt ihm also auch hier die Möglichkeit, durch eigene Sorgfalt und Tüchtigkeit seinen Verdienst zu erhöhen.

Der erwähnte Schätzungsausschuß dient u. a. der Vermeidung späterer Meinungsverschiedenheiten zwischen Bauherrn und Unternehmer. Beide wählen am besten gleich beim Vertragsabschluß für den Ausschuß je eine solche sachverständige Persönlichkeit, zu denen beide Parteien das Zutrauen einer gerechten Beurteilung der Preisfragen haben. Sollten über einen Punkt Meinungsverschiedenheiten entstehen, so soll von einer beim Vertragsabschluß zu bestimmenden Handelskammer ein Obmann ernannt werden. Der Ausschuß entscheidet alsdann mit Stimmenmehrheit.

Der Unternehmer ist naturgemäß verpflichtet, dem Schätzungsausschuß Rechenschaft über den gesamten Geschäftsbetrieb, soweit es für den Fall in Frage kommt, zu geben, insbesondere also ihm Einsicht in Bücher, Rapporte, Rechnungen und Nachweisungen zu gewähren. Um ein Urteil über die tatsächlichen Leistungen und Ausgaben zu gewinnen, steht dem Ausschuß das gleiche Recht gegenüber dem Auftraggeber zu.

3. Vergebung nach dem Schätzungsverfahren.

Das Bemerkenswerte dieses Verfahrens ist, daß eine Stichsumme nicht in Betracht kommt, und daß nicht die Selbstkosten vergütet werden. Bezahlt werden vielmehr die für den ersten Zeitraum frei zwischen Unternehmer und Auftraggeber vereinbarten, für die weiteren Zeiträume dagegen vom Schätzungsausschuß entsprechend festgesetzten Preise. Im übrigen gleicht das Verfahren genau dem oben beschriebenen Selbstkostenvertrag mit veränderlicher Stichsumme. Das Risiko des Unternehmers ist hier weiter abgeschwächt, dafür entgeht ihm anderseits auch der Gewinn, der bei dem Verfahren mit Stichsumme zu machen ist, wenn er unter dieser bleibt.

4. Vergebung zu festen Einheitspreisen und Vereinbarung fester Grundpreise für Löhne und Baustoffe, deren Ueberschreitung bzw. Unterschreitung während der Bauausführung von der Verwaltung getragen wird, bzw. ihr zustatten kommt.

Die Ausführung erfolgt zu festen Preisen des Massen- und Preisverzeichnisses. Nachweisliche Mehraufwendungen an Löhnen und Baustoffen gegenüber dessen Grundpreisen sind seitens der Verwaltung dem Unternehmer zu vergüten. Dafür hat sie anderseits das Recht, Ersparnisse des Unternehmers von der vereinbarten Vergütung in Abzug zu bringen. Um das Interesse des Unternehmers wachzuhalten, soll er von den Mehrkosten einen zu vereinbarenden Prozentsatz tragen, anderseits an den Ersparnissen auch in einem ebenfalls festzusetzenden Maßstab beteiligt sein. Das Konjunkturrisiko ist ihm bei diesem Verfahren abgenommen.

Eine eingehende Kontrolle des Unternehmers bezüglich seiner Geschäftsführung wird sich die Verwaltung in diesem Falle zur besonderen Pflicht machen müssen. Eine sorgfältige Prüfung der vom Unternehmer angegebenen Preise usw. ist erforderlich, da dieser in der Voraussetzung, daß die Mehraufwendungen für Löhne und Baumaterial ihm ohne weiteres ersetzt werden, zu niedrigen Preisen mit niedrigen Grundpreisen anbieten kann. Sein Anteil an den Mehrkosten wird aus diesem Grunde nicht zu niedrig bemessen sein dürfen, da bei einem geringen Prozentsatz der auf ihn entfallenden Mehrkosten sein Gewinn nur geringfügig vermindert würde. Um zu verhüten, daß der Unternehmer bei Anschaffung der Baustoffe seinen vertragsmäßigen Verpflichtungen nicht entsprechende Aufwendungen macht und über das Maß des Notwendigen dabei hinausgeht, ist die vertragsmäßige Bestimmung zu treffen, daß Mehrforderungen binnen einer entsprechend festgesetzten Frist bei Vermeidung des Ausschlusses anzumelden sind.

Einige charakteristische Seiten der verschiedenen Verfahren, insbesondere die Verteilung des Risikos, die Verhütung allzu hoher Konjunkturunternehmergewinne wurden bereits oben hervorgehoben. Von Bedeutung ist ferner, daß nicht nur eine sorgsame Berechnung der allgemeinen Geschäftsunkosten, die bisher im allgemeinen zum Schaden der Unternehmer von ihnen allgemein noch zu sehr vernachlässigt worden ist, und nur mehr schätzungsweise eingesetzt zu werden pflegt, unerläßlich wird, sondern auch die notwendigen Berechnungen über Selbstkosten der Baustoffe, der Gesamtarbeitszeiten, die Ermittlung von Arbeitsleistungen in diesen, die Vereinheitlichung der Lieferungs- und Verkaufsbedingungen, der Baubedingungen und der Aufmaßregeln usw., werden über den einzelnen Fall hinaus wertvolle Materialien und Unterlagen abgeben für die Lösung allgemeinerer Fragen des Baugewerbes und zur Beschäftigung mit ihnen anregen. Da der Bauauftraggeber Einblick erhält in die Kalkulationsrechnung des Unternehmers, ist er imstande, diejenigen Angebote von vornherein auszusondern, die nicht auf soliden, von den zuständigen Organisationen anerkannten Preislisten und nach vom Baugewerbe anerkannten Kalkulationsgrundsätzen aufgebaut sind. Er ist geschützt vor Uebervorteilungen und vermag zu erkennen, ob ein angemessener Preis vorliegt.

Wenn auch die in der Verordnung des Arbeitsministers enthaltenen Grundsätze und Richtlinien nur bestimmt sind für den Betrieb der staatlichen Bauverwaltungen, so wird zweifellos doch bald manche kommunale Behörde, manches industrielle Unternehmen, manche Baugenossenschaft, bewogen durch die gegenüber dem alten Submissionswesen unleugbaren Vorzüge des neuen Verfahrens, dem Beispiel des Staates folgen und künftig bei Ausschreibungen die Richtlinien des Kolonialen Bauvertrages in seinen verschiedenen Abarten zu Grunde legen.

Dr. Alfred Middel.

Kleine Mitteilungen

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat April 1919.

Das „Reichsarbeitsblatt“ veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im April: Nachdem der Streik der Ruhrorter Kipperarbeiter, der die Kohlenverladung seit Mitte März verhinderte, Ende März sein Ende erreicht hatte, setzte mit Anfang April der Bergarbeiterstreik ein, durch den die Kohle als Frachtgut und Betriebsmittel ausfiel, so daß der gesamte Verladeverkehr in den Duisburg-Ruhrorter Häfen fast bis Ende April lahmgelegt und der bei weitem größte Teil der Rheinflotte zu vollkommener Beschäftigungslosigkeit verurteilt wurde. Nur wenige Rheindampfer fanden zur Beförderung von Lebensmitteln und von Kohle Verwendung, sie gingen aber für Rechnung der Entente nach dem Elsaß und kamen für die rechtsrheinischen deutschen Verbraucher nicht in Betracht. In den letzten Tagen hob sich der Verkehr im allgemeinen wieder etwas infolge des zum Stillstand gekommenen Bergarbeiterstreiks und des in Rotterdam einsetzenden regeren Schiffsverkehrs.

Am Oberrhein war die Flößerei und der Verkehr auf dem Main sowie in den Gustavsburger und Mainzer Häfen sehr lebhaft. Gegen Ende des Monats mußte aber die Flößerei wegen Hochwassers, das teilweise auch die Verladestellen überschwemmte, ruhen. Die Schlepplöhne hielten sich im allgemeinen auf der bisherigen Höhe.

Die Neckarschiffahrt konnte im Monat April bei sehr günstigem Wasserstande ohne Störung betrieben werden. Der Frachtenverkehr war jedoch infolge der geringfügigen Kohlen- und Steinsalzsendungen ziemlich ruhig, so daß stets genügend Leerraum zur Verfügung stand. Die durch das Stilliegen der Fabrikbetriebe freigewordenen Arbeitskräfte werden von den Gemeinden mit Wege- und Waldarbeiten beschäftigt.

Ueber die Verkehrsverhältnisse auf der Elbe wird berichtet:

Die Hoffnung auf eine lebhaftere Gestaltung des Verkehrs auf der Elbe haben sich bislang leider nicht erfüllt. Durch die noch immer bestehende Blockade fehlen die Zufuhren in Hamburg mit Ausnahme der Lebensmitteltransporte, die ihren Fortgang nehmen und erfreulicherweise im Laufe des Berichtsmonats ständig sich vermehrten, wovon allerdings der größte Teil nach Böhmen weitergeht. Diese Lebensmitteltransporte bilden zurzeit den Hauptgegenstand des Elbeverkehrs, doch sind sie natürlich nicht so umfangreich, um den gesamten verfügungsbereiten Schiffsraum zu beschäftigen. Es liegt noch immer eine erhebliche Anzahl von Fahrzeugen ohne Beschäftigung, weil es eben an sonstigen Massengütern mangelt und auch die Talverschiffungen infolge der bekannten Ursachen (Streiks, Verkehrsschwierigkeiten usw.) noch immer sehr geringen Umfangs sind. Die Verschiffungen von böhmischen Braunkohlen fehlen fast gänzlich und auch der Talverkehr von den sächsischen Umschlagsplätzen war nur mäßig. Ebenso hielten sich die Salzverschiffungen von der Mittelelbe zu Tal in bescheidenen Grenzen. Es kommt hinzu, daß der andauernd hohe Wasserstand eine volle Ausnutzung des vollen Kahnraums gestattete.

Der Verkehr auf den Märkischen Wasserstraßen hat sich im April in der Richtung von der Oder her durch die laufenden Kohlenankünfte aus Schlesien ziemlich lebhaft gestaltet. Andere

Lieferungen aus Schlesien waren wenig zu verzeichnen. Der Verkehr von Hamburg her ließ sehr zu wünschen übrig, denn er wurde in bezug auf den Kohlentransport (westfälische Kohlen) durch den Bergarbeiterstreik ganz wesentlich beeinträchtigt. Zwar sind der Schiffahrt von Hamburg aus verschiedene Transporte von Lebensmitteln zugewiesen worden, die indessen nur eine verhältnismäßig geringe Beschäftigung brachten. Im übrigen sind zur Sicherstellung dieser Lebensmitteltransporte von der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens besondere Kontrollmaßnahmen angeordnet worden. Der Verkehr der regelmäßigen Eildampferlinien war sehr verschieden und steht unter dem Einfluß der Zuweisungen aus den Versorgungsgebieten von Groß-Berlin. Die Beförderung von Massengüter aus der Mark war wenig umfangreich. Die Transporte bestanden neben Braunkohlenbriketts ab Königswusterhausen hauptsächlich aus altem Heeresmaterial, welches zum Einschmelzen nach den Hüttenwerken geht. Die Kriegswirtschaftsvereinigung der Märkischen Schiffahrt stellt Ende Mai den von ihr bisher unterhaltenen Groß-Berliner Lokalverkehr ein. Die Personendampfschiffahrt in Groß-Berlin, welche sonst schon zu Ostern eröffnet zu werden pflegt, muß wegen Kohlenmangels die Aufnahme ihres regelmäßigen Verkehrs erst später eintreten lassen. Nachdem schon zu Beginn des Jahres die Schiffahrtsabgaben auf den staatlichen Wasserstraßen erhöht wurden, und zwar um 100 v. H., sind jetzt auch die Abgaben für den Teltowkanal erhöht worden: im Durchgangsverkehr stellt sich die Erhöhung auf 50 v. H., im Ortsverkehr auf 100 v. H.

Von den Berliner Wasserstraßen. Laut Anordnung des Wasserbauamts I wurde vom 12. Mai ab bis auf weiteres. der Dienst an den Schleusen des Landwehrkanals (Ober- und Unterschleuse) sowie an der Stadtschleuse auf die Zeit von 6 Uhr morgens bis 7 Uhr abends festgesetzt. An den Sonn- und Feiertagen findet der Dienst wie bisher von 8 bis 10 Uhr vormittags statt. Der Dienst an der Köpenicker Schleuse bleibt unverändert. — Der Tarif, nach welchem die von den Schiffern zu leistenden Gebühren für die Bedienung der Charlottenburger Schleusen zu entrichten sind, ist durch den Polizeipräsidenten zu Berlin ab 5. Mai ebenfalls erhöht worden. Es haben zu zahlen: a) Fahrzeuge jeder Gattung, auch Ruderboote. Fischkähne, Fischdröbel usw. bis zu einer Tragfähigkeit von 250 t = 80 Pf.; b) über 250 t 1.20 M; c) Floßholz zusammen mit einem Fahrzeug pro Tafel 50 Pf., mindestens jedoch 1,— M; d) Floßholz allein pro Schleusenfüllung 2,— M. Gebührenfrei sind Fahrzeuge und Flöße, welche staatlichen Aufsichts-. Wasserbau- und sonstigen Kanal- und stromanlagenfördernden Zwecken dienen, ferner je ein Handkahn als Anhang und Zubehör zu einem schleusenden Fahrzeug. Die Gebühren werden (neben den Schiffahrtsabgaben) auf der Meldestelle berechnet und erhoben.

Berliner Schiffahrts-Verein. In einer am 19. Mai stattgehabten Versammlung wurde mitgeteilt, daß der Verein zu den Entwürfen einer Fußgängerbrücke über das Müggelgemünde bei Friedrichshagen und einer Straßenbrücke in Storkow Stellung genommen habe. Sodann wurde über Entwicklungsfragen der Binnenschiffahrt gesprochen und dabei zunächst das vielfach noch verkannte Wesen der Schifferbetriebsverbände ausführlich erörtert, dann aber auf die vorliegenden Friedensbedingungen der Entente und auf deren voraussichtliche Wirkung auf die Binnenschiffahrt im allgemeinen und auf die Privatschiffahrt im besonderen eingegangen. Endlich wurde beschlossen, dafür einzutreten, daß an der Waisenbrücke Schwimmbalken angebracht werden, und daß die Durchfahrt der Schillingsbrücke erweitert wird, ferner aber beim Wasserbauamt anzuregen, auch außerhalb durch Aushang zur Kenntnis der Schiffer zu bringen, welche ieweiligen Wochenmengen an rationierten Lebensmitteln an die Schiffer zur Abgabe gelangen.

Tarifvertrag für den Stettiner Hafen. Der Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe e. V. in Hamburg, der Deutsche Transportarbeiterverband in Berlin und der Zentralverband der Maschinisten und Heizer sowie Berufsgenossen Deutschlands in Berlin haben beim Reichsarbeitsministerium beantragt, den zwischen ihnen am 26. Februar 1919 abgeschlossenen Tarifvertrag über die Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Schiffsmannschaften im Bereiche des Stettiner Hafens gemäß § 2 der Verordnung vom 23. Dezember 1918 für den Bereich des Stettiner Hafens für allgemein verbindlich zu erklären. Einwendungen gegen diesen Antrag können bis zum 25. Mai 1919 beim Reichsarbeitsministerium erhoben werden.

Regelung des Arbeitsverhältnisses der Hamburger Hafenarbeiter. Zwischen den Hafenarbeitern sowie den im Hafen tätigen Maschinisten und Heizern, waren mit deren Arbeitgebern Differenzen über die weitere Regelung des Arbeitsverhältnisses entstanden. Da keine Einigung erfolgte, so ist die Angelegenheit in der Sitzung des Schlichtungsausschusses am 30. April 1919 zur Verhandlung gekommen und durch Schiedsspruch in folgender Weise geregelt worden: Als angemessene Erhöhung der jetzigen Teuerungszulage wurde der Betrag von 3,60 M pro Arbeitstag festgesetzt. Für Ueberstunden, Nacht-, Sonntags- und Feiertagsarbeit wird ein Zuschlag von 33⅓ % auf den Lohn einschließlich Teuerungszulagen gezahlt. Die Bunkerleute erhalten für Ueberstunden, Nacht-, Sonntags- und Feiertagsarbeit, einen Aufschlag von 50 % auf die bisher gewährten 100 bis 200 %. Den Maschinisten und Heizern wird vom 2. Mai ab ein Aufschlag auf die jetzige Teuerungszulage mit 1,50 M pro Arbeitstag gezahlt. Das Abkommen hat Gültigkeit bis einschließlich 31. Juni 1919; wenn nicht einen Monat vorher Kündigung erfolgt, läuft es stillschweigend mit monatlicher Kündigungsfrist weiter. Die Parteien haben aber vor dem Schlichtungsausschuß die Erklärung abgegeben, daß sie alsbald über neue Tarifverträge miteinander verhandeln und dieselben unverzüglich zum Abschluß bringen werden.

Erhöhung des Liegegeldes. Die Nachricht, daß die vertraglichen Liegegelder auf der Oder um 100% über die gesetzlichen erhöht worden seien, bestätigt sich in dieser Form nicht. Zwar hat der Frachtenausschuß der O. K., der von der Sa. beauftragt war, in dieser Angelegenheit zu beraten, sich auf 100 % geeinigt. Nachdem aber für die märkischen Wasserstraßen und das Stromgebiet der Elbe bereits am 30. April in Berlin Liegegelderzuschläge

für Fahrzeuge bis 500 t 75 pro Zentner
„ „ von 500 bis 650 t 60 pro Zentner
„ „ über 650 t 50 pro Zentner

vereinbart worden sind, ist es unmöglich, 100 % Zuschläge auf der Oder gelten zu lassen. Es gelten daher zunächst für die Oder die gleichen Sätze. Die Verhandlungen wegen Erhöhung bis zu 100% werden noch weitergeführt.

Behebung der Kahnansammlung in Kosel. Die Kahnansammlung in Kosel als Nachwirkung des Bergarbeiterstreiks hatte die Lebensmittelversorgung der Schiffahrt dermaßen gefährdet, daß die Oderstrombauverwaltung das Anhalten der Bergzüge bis bereits unterhalb Brieg verfügen mußte. Es steht nunmehr in Kosel genügend Kohle zur Verfügung, so daß der Betriebsverband für die Oder sowie auch der Schiffahrtsverein Breslau um Aufhebung der Beschränkung einkam. Zunächst wurde in der Weise entgegengekommen, daß beladene Fahrzeuge Vorfahrrecht erhielten. Hiergegen hat der Betriebsverband sich gewandt, denn wenn auch zugegeben wird, daß aus allgemeinen Gründen Abladung des Materials aus den Bergfahrzeugen erforderlich ist, so muß auch die wirtschaftliche Lage der Schiffer berücksichtigt werden, die doppelten Schaden leiden, wenn diejenigen, die das Glück hatten, beladen zu Berg zu fahren, nun auch die ersten sind, die wieder Talladung erhalten. Am Montag, den 19. Mai, vormittags, wurde die Verfügung ganz aufgehoben, so daß von diesem Zeitpunkt ab wieder geschleust wird, und zwar jedes Fahrzeug nach seinem bisherigen Range.

Fortbildungsschulen für junge Schiffer an der Oder.

Das Bedürfnis einer gründlichen Ausbildung des Nachwuchses im Schifferstande ist zu allen Zeiten anerkannt worden. Die Mittel, die hierzu dienen, sind verschiedener Art. Die Hauptsache muss stets die Praxis bleiben. Die Lehrverhältnisse im Schiffahrtsgewerbe sind aber, wie ohne weiteres zugegeben wird, denkbar ungünstig. Eine Gewähr für gründliche Ausbildung ist nirgends gegeben. Es besteht ein fester Lehrvertrag überhaupt nicht, wenn es dem Lehrling möglich ist, mit 14tägiger Kündigung seine Stelle zu verlassen. Ganz gewiss werden die Hemmnisse, die einem festen Lehrvertrag auf ein Jahr oder mehrere Jahre entgegenstehen, nicht verkannt. Aber die Kriegsverhältnisse haben es auch soweit gebracht, daß der Ausbildung der jungen Schiffer bei weitem nicht die Sorgfalt zugewandt wurde, wie es erforderlich wäre. Der Zentral-Verein für Binnen-Schiffahrt ist deswegen auch schon um Regelung des Lehrverhältnisses angegangen worden. Um zu Ergebnissen zu kommen, die allseitige Zustimmung finden können, bedarf es aber längerer Verhandlungen mit allen beteiligten Stellen, und die Zeit hierfür ist noch nicht reif.

Anders liegt es aber mit dem theoretischen Ausbildungsdienst im Fortbildungsschulwesen. Auf diesem Gebiet kann die einzelne Innung und der Betriebsverband, wofern er nur Verständnis findet, viel leisten. Die im Oderdienst praktisch ausgebildeten Schiffer sind in Ausübung ihres Berufes den Schiffern anderer Stromgebiete überlegen, weil die Oder ihrer Buhnenregulierung, ihrer schmalen Fahrrinne, ihres häufig wechselnden Wasserstandes, der Versandungen willen eine besonders tüchtige Befahrungskunst erfordert. Diese Kenntnisse und Fähigkeiten müssen aber vertieft werden. Der junge Schiffer muss vertraut sein mit den Strompolizeivorschriften und der Wassergesetzgebung, er muß die Fähigkeit besitzen, sich schriftlich ausdrücken zu können, er muss auch rechnerisch gebildet sein, um eine Kalkulation aufzustellen, er muss in der Handelslehre, Frachtverträgen, Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes usw. Bescheid wissen, denn jeder Schiffahrtsbetrieb ist auch ein kaufmännischer.

Viele Innungen sind mit gutem Beispiel, auch an der Oder, vorangegangen. Wir besitzen eine Reihe trefflicher Schifferschulen, die zum Segen unseres Gewerbes gedient haben. Es muss nun angestrebt werden, dass in jeder Gemeinde, in der eine genügende Anzahl — mindestens etwa 10 bis 12 — junger Leute vorhanden sind, in den Wintermonaten Schule gehalten wird.

Um dieses durchzuführen sind aber vier Bedingungen zu erfüllen. Es ist zu sorgen für:

1. Lehrraum,
2. Lehrkräfte,
3. Lehrplan,
4. Finanzierung.

1. Das mindeste, was die Gemeinden stellen müssen, ist das Schulhaus mit freier Beheizung und Beleuchtung.

2. Als Lehrkräfte kommen in Betracht der Lehrer, ein zu dem praktischen Unterricht in Strom- und Fahrtkunde bereiter Kollege, für den Unterricht über strompolizeiliche Verordnungen ein Wasserbaubeamter, für Schiffbaukunst eventuell ein Fachmann. Hinzu kommt dann noch die Ausbildung als Samariter und anderes.

3. Für den Lehrplan lassen sich nur allgemeine Gesichtpunkte aufstellen, da in jedem Ort mit den vorhandenen Lehrkräften zu

rechnen ist. Wo z. B. kein Schiffsbaumeister ist, wird dieser Unterricht ebenfalls vom Praktiker erteilt werden müssen. Eines aber ist festzuhalten. Der Unterricht muß interessant sein. Er wird erteilt von der Praxis für die Praxis. Der Lehrer darf nicht vergessen, dass er keine Schulknaben vor sich hat, sondern junge Leute, die bereits im praktischen Leben stehen und die fortgebildet werden sollen. Darauf muss im Unterricht stets Rücksicht genommen werden. In jedem Unterrichtszweig muss vom praktischen Beispiel ausgegangen werden, von Fällen, die jeder, der auf Schiffahrt war, erlebt hat. So müssen sich die Lehrer stets über das, was sie zu unterrichten beabsichtigen, vorher miteinander besprechen, um sich gegenseitig zu ergänzen. Wenn etwa der Praktiker von Havarien spricht, hat der Lehrer, der Deutsch unterrichtet, bezügliche Protokolle und Briefe zu lehren. Im Rechnen wird über Schadenkalkulation unterrichtet; der Wasserbaubeamte bespricht die Verordnungen, die nun in Frage kommen usw.

Wenn die Woche 10 Stunden erteilt werden sollen, so ist ein Nachmittag oder Abend mit zwei Stunden für den Lehrer bestimmt, in denen angewandtes Rechnen gelehrt wird. Der zweite Nachmittag gehört dem Wasserbaubeamten, der dritte und vierte Nachmittag dem Praktiker und eventuell dem Schiffsbaumeister, der fünfte dem Lehrer für Aufsatz, Briefstil u. dgl. Hilfsweise ist noch eine Stunde für den Praktiker vorbehalten, dessen Unterricht der technische und wichtigste ist. Im einzelnen richtet sich dies aber nach den örtlichen Verhältnissen.

4. Bisher hat die Regierung die bestehenden Schulen unterstützt. Es kommt nun darauf an, möglichst viele Schulen zu errichten und für diese alle Beihilfen der Regierung zu sichern.

Zunächst bitten wir die Innungen, uns ihre Erfahrungen mitzuteilen, die für andere Orte nutzbar gemacht werden können. Für jede Schule besteht aus der Innung heraus eine Inspektion, die den Lehrplan feststellt, den Unterricht überwacht, zum Schluß Zeugnisse ausstellt und die Schulen verwaltet. Unser Bestreben geht darauf hin, zunächst weitgehendste finanzielle Unterstützung durch die Behörden zu erlangen, dann aber auch den Besuchern der Schulen berufliche Vorteile zu verschaffen, wie etwa durch Vorpatentierung, wie dies auf anderen Strömen auch schon der Fall ist.

Auf Grund seines Fleißes, seiner Begabung und Anstelligkeit kann der Oderschiffer während der langen Winterzeit im Osten seine freie Zeit zur Erlangung dieser Kenntnisse zweckmäßig ausnützen. Gründliche Sach- und Fachkenntnis sichern die Zukunft des Gewerbes. Sie beide begründen die Berufsfreudigkeit und geben dem jungen Schiffer das Standesbewußtsein, das für die Schiffahrt, angesichts der ihr gestellten Aufgaben, so sehr nottut. Wir bitten um Aeußerung zu unserem Schulwesen und stellen die Spalten der Wahrheit hierzu gern zur Verfügung. Wir müssen es erreichen, daß im kommenden Winter, wo es irgend möglich ist, Schifferschulen zum Besten unseres Gewerbes für die Ausbildung unseres Nachwuchses sorgen.

Neuregelung des Arbeitsverhältnisses in der mittel- und ostdeutschen Binnenschiffahrt. Zwischen dem Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe in Hamburg und dem Deutschen Transportarbeiterverband, Mitgliedschaft Binnenschiffer der Elbe, Oder und Märkischen Wasserstraßen, und dem Zentralverband der Maschinisten und Heizer, Geschäftsstelle Elbe- und Oderschiffahrt, ist unter dem 20. März ein neuer Tarifvertrag abgeschlossen worden, der vom 1. April 1919 bis 31. August 1919 gilt. Seine hauptsächlichsten Bestimmungen sind folgende:

Die Arbeitszeit beträgt acht Stunden, von 7 bis 5 Uhr mit 2 Stunden Pause von 11 bis 1 Uhr. An den Lösch- und Ladeplätzen richtet sie sich nach den örtlichen Vereinbarungen, auf der Fahrt nach den Betriebsverhältnissen. In der Personenschiffahrt beträgt die Fahr-, Liege- und Ladezeit täglich 12 Stunden. Der Schiffsbesatzung wird innerhalb 24 Stunden eine gemeinsame Nachtruhe von 8 Stunden in der Zeit von 5 Uhr nachmittags bis 7 Uhr morgens gewährt. Die Mannschaften haben jeden Monat Anspruch auf drei freie Tage zu 24 Stunden. Ein Tag muß ein Sonntag sein.

Die Löhne sind wie folgt festgesetzt:

Auf Elbe, Moldau, Saale	Auf Oder u. Märk. Wasserstraßen	
M 100	M 90	Kapitäne
„ 90	„ 90	Maschinisten
„ 83	„ —	Maschinisten auf Greifern Donkeys u. Windenschuten
„ 88	„ —	1. Dampfersteuerleute
„ 83	„ —	2. Dampfersteuerleute
„ 85	„ —	Kahnsteuerleute
„ —	„ 80	Dampfer- u. Kahnsteuerleute
„ 83	„ —	1. Heizer
„ 75	„ —	2. Heizer
„ —	„ 75	Heizer
„ 75	„ 75	Bootsleute
„ 25	„ 25	Schiffsjungen im 1. Jahr
„ 30	„ 30	Schiffsjungen im 2. Jahr
„ 45	„ 45	Schiffsjungen im 3. Jahr.

Die Löhne sind Wochenlöhne und werden wöchentlich ausgezahlt. Ueberstunden werden mit 1 M bezahlt.

Die Mannschaften sind zum Löschen und Laden auf den eigenen Fahrzeugen gehalten, zur Arbeit auf anderen Fahrzeugen, zu Landarbeiten und zum Kohlenkarren nicht verpflichtet. Dabei sind einige Ausnahmefälle vereinbart. Auch die Bemannungsfrage ist im Vertrag geregelt, welcher bestimmt, daß die Fahrzeuge nach den strompolizeilichen Vorschriften vollzählig zu bemannen sind. Fehlt ein Mann auf der Fahrt, so sind zwei Drittel seines Lohnes gleichmäßig an die anderen Mannschaften zu verteilen, die seine Arbeit verrichtet haben. Dampfer von über 500 PS müssen mindestens zwei Maschinisten oder einen Maschinisten und einen ersten Heizer haben. Ferner ist bezüglich der Heizer nach der Heizfläche folgendes vereinbart:

30— 40 qm	1	jugendlicher Heizer,
40— 70 „	1	Vollheizer,
70—120 „	2	Vollheizer,
120—160 „	3	Vollheizer,
über 160 „	4	Vollheizer.

Ausgenommen sind Schraubendampfer im lokalen Verkehr und Personenfahrzeuge.

Von einigen Nebenbestimmungen interessieren folgende: Wo durch Verordnung Feuer und Licht zu brennen verboten ist, ist eine Entschädigung von 3 M für den Mann und den Tag zu gewähren. Die Arbeitgeber müssen die Effekten der Mannschaften auf ihre Kosten gegen Havarie und Wassergefahr bis zu 1000 M versichern. — Die Verhältnisse im Hamburger und Stettiner Hafen erfahren eine besondere Regelung.

Schiffsklassifikation auf den mittel- und ostdeutschen Wasserstraßen. Das Komitee der Vereinigten Transport-Versicherungs-Gesellschaften zu Berlin hat kürzlich den Jahrgang 1919 seiner Nachweisungen über die auf den Flußgebieten der Elbe, Oder, Weichsel, des Pregel und Njemen gangbaren Schiffsfahrzeuge herausgegeben; es sind darin auch Nachweisungen über die von der Elbe und Oder nach der Weser und dem damit zusammenhängenden Kanalsystem übergeführten Schiffsgefäße verbunden. Revisionsstellen des Komitees befinden sich in Aken, Außig, Berlin, Bremen, Bremerhaven, Breslau, Bromberg, Danzig, Dortmund, Dresden, Duisburg, Elbing, Emden, Fürstenberg a. d. Oder, Glogau, Halle, Hamburg, Hannover, Königsberg, Küstrin, Landsberg, Lübeck, Magdeburg, Memel, Minden, Neusalz (Oderberg ist entfallen), Posen, Roßlau, Schönebeck, Stettin, Stralsund, Swinemünde, Tetschen, Thorn, Waren. Die Einteilung der Nachweisungen ist die bisherige. Zunächst sind die Fahrzeuge nach Kahnbezeichnungen (alphabetische Reihenfolge der Eichämter) geordnet. Dann folgt eine besondere Aufstellung der Fahrzeuge der größeren Schiffahrtsgesellschaften. Hieran schließt sich das alphabetisch geordnete Namensverzeichnis der Schiffseigner und Schiffsführer. Endlich folgt die Ausschlußliste.

Schifferbetriebsverband für die ostpreußischen Wasserstraßen. Auf Grund des Artikels 2 § 1 der Bundesratsverordnung vom 18. August 1917 ist von der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens unter dem 28. Mai 1919 die Satzung obigen Verbandes erlassen und veröffentlicht worden. Sie entspricht im allgemeinen den Satzungen der bisher errichteten Betriebsverbände. Der Verband hat seinen Sitz in Tilsit; zum Gebiet der ostpreußischen Wasserstraßen im Sinne der Satzung gehören: 1. das Kurische Haff, 2. die Memel innerhalb der deutschen Reichsgrenze, 3. der Pregel und die mit diesem in Verbindung stehenden schiffbaren Wasserstraßen, 4. die Masurischen Seen, 5. das Frische Haff einschließlich Drausensee, soweit sie nicht zum Betriebsverband der oberländischen Kanalschiffer gehören. Die Tätigkeit des Verbandes begann am 20. Mai 1919, der Jahresbeitrag beträgt 0,06 Mark pro Tonne. Der Vorstand besteht aus 5 Personen, von denen zwei der Ostpreußische Schifferverein in Tilsit, eine die Schifferinnung in Elbing ernennt, während zwei weitere von der Mitgliederversammlung gewählt und von der Schiffahrtsabteilung ernannt werden.

Neue Speditions- und Schiffahrtsgutachten von Handelskammern.

Schadenersatz. Nach Handelsbrauch hat der Spediteur im Falle des von ihm zu tragenden Verlustes einer Sendung keinen höheren Betrag als den vom Absender deklarierten zu ersetzen. (Posen.)

Behandlung von Decken. Wenn im Frachtbrief nicht vermerkt ist, daß bei Versendung einer Maschine durch die Eisenbahn eine Schutzdecke mitgesandt wird, so ist dies nach Handelsbrauch für den Empfänger nicht ohne weiteres als ein Hinweis darauf anzusehen, daß die Decke der Eisenbahn gehört und dieser zurückzugeben ist. (Posen.)

Abladen der Güter. In Breslau besteht ein Handelsbrauch des Inhalts, daß ein Spediteur oder Frachtführer im Verkehr mit anderen Gewerbetreibenden bis zum Abladen des Gutes haftet und verpflichtet ist, das Gut bis dahin zu schaffen, wohin die Zufuhr mit dem Gespann möglich ist, also auch bis zum Hof oder Lagerraum, sofern dieser mit dem Gespann zu erreichen ist. Es besteht kein Handelsbrauch dergestalt, daß die Güter, welche über einen Zentner schwer sind, als übergeben gelten, sobald sie vor dem Hause des Empfängers auf dem Rollwagen zur Verfügung gestellt werden. Es ist vielmehr üblich, daß alle Güter, welche durch zwei Mann angeladen werden können, abzuladen sind; ausgenommen sind hiervor nur lose Waren. (Breslau, 24. 10. 1918.)

Zählen der Güter. Die Eisenbahn ist verkehrsüblicherweise verpflichtet, wenn amtliche Auszählung abzuliefernder Güter beantragt ist, die Auszählung gleichzeitig mit der Ablieferung vorzunehmen, da sonst die bahnamtliche Zählung ihren Zweck verfehlen würde. Wenn die Ablieferung auf einmal nicht bewirkt werden kann, was des öfteren vorkommt (z. B. aus Mangel an Gespannen), so ist es verkehrsüblich, den Wagen zu

plombieren und die Auszählung dann weiter vorzunehmen, wenn der verbleibende Rest der Ladung abgenommen wird. (Breslau, 3. 5. 1918.)

Bahnamtliche Feststellung. Es ist nicht allgemein handelsüblich, daß der mit dem Empfang einer Bahnsendung teurer Güter beauftragte Spediteur die bahnamtliche Nachwiegung und die bahnamtliche Bescheinigung des ermittelten Gewichts auf dem Frachtbrief veranlaßt. Nur wenn dem Spediteur ein dahingehender Auftrag erteilt worden ist, oder wenn äußere Merkmale von Beschädigung an dem Frachtgut erkennbar sind, ist es handelsüblich, daß der Spediteur vor Abnahme der Ware das Gewicht bahnamtlich feststellen läßt und für dessen Bescheinigung, sowie Angabe seitens der Eisenbahn über den Umfang der Bescheinigung Sorge trägt. (Breslau, 22. 4. 1918.)

Provision für Reklamationen. Hierorts ist es nicht üblich, daß für Reklamationen von verlorenen Sendungen bei der Eisenbahn seitens der Spediteure eine Provision berechnet wird. (Breslau, 4. 3. 1918.)

Abschluß des Frachtvertrages. Die im Schlußsatz des Kommissionsscheines abgedruckte Bestimmung, daß der Mehrpreis, den Herr . . . . beim Verkauf erzielt, sein Verdienst sei, ist nicht von Einfluß auf die Gültigkeitsdauer der Offerte, sondern sie hat nur die Bedeutung, daß, abgesehen von den 2% Provision, dem Kommissar beim eventuellen Verkauf noch ein größerer Verdienst zufallen soll, bestehend in dem Mehrpreis. Es ist diese Bestimmung nur als größere Anregung für die Bewirkung des Verkaufs zu betrachten. (Breslau, 10. 9. 1918.)

Maklergebühr. Es ist im Wasserverladegeschäft üblich, daß ein Schiffer, der ein Frachtgeschäft durch Vermittlung eines Maklers abgeschlossen hat, an den Makler die Maklergebühr von ½% zahlt. Es ist weiterhin üblich, daß die Maklergebühr von der Verladerin (Befrachterin) von der dem Schiffer gebührenden Fracht gekürzt und direkt an den Makler ausgezahlt wird. (Breslau, 10. 9. 1918.)

Schadenhaftung der Reederei im Schleppverkehr. Im Binnen- und Schleppverkehr besteht das Handelsgewohnheitsrecht, daß die schleppende Reederei für Schäden, welche dem geschleppten Fahrzeug zustoßen, nur dann haftbar ist, wenn ihr ein eigenes Verschulden nachgewiesen wird. Dabei ist es gleichgültig, ob der Name des Schleppers im Schleppauftrage genannt ist oder nicht. Diese Bedingung enthalten alle Schleppaufträge, und sie hat sich im Laufe der Jahre so eingebürgert, daß sie als Handelsgewohnheitsrecht allgemein Geltung hat. (Breslau, 25. 3. 1918.)

Neue Gutachten der Handelskammer zu Berlin.

1. Wenn die Einlagerung einer auf dem Transport befindlichen Ware unabhängig von dem Willen des Abladers oder Empfängers erfolgt, also auch bei unvorhergesehener Unterbrechung des Transportes infolge von Bahnsperre, deckt die Transportversicherung auch das Risiko während der Einlagerung.

2. Infolge der zunehmenden Unsicherheit in den Straßen Berlins pflegen die Berliner Spediteure, falls ihnen Güter zur An- und Abrollung übergeben werden, diese seit Anfang März 1917 gegen die Gefahren während der Beförderung innerhalb Groß-Berlins zu versichern, und haben zu diesem Zweck ihre Auftraggeber durch Rundschreiben ersucht, in den Begleitpapieren die erforderlichen Wertangaben zu machen. Andernfalls wird von der Versicherung Abstand genommen und nur eine beschränkte Haftung von 1,20 M für das Kilogramm gewährleistet. Dem Ersuchen der Spediteure um Angabe der Warenwerte wird meist entsprochen, teils versichern aber die Spediteure auch ohne besonderen Auftrag. Nach unseren Ermittelungen in den beteiligten kaufmännischen Kreisen haben sich diese mit diesem Verfahren der Spediteure im großen und ganzen abgefunden. Jedenfalls kann eine Uebung, daß der Versender seinem Spediteur, sei es in jedem Einzelfalle, sei es allgemein, den Auftrag erteilt, die Güter gegen Rollfuhrgefahr zu versichern, nicht festgestellt werden. Bei laufender Geschäftsverbindung, in welcher der Spediteur die Sendung auch ohne besonderen Auftrag gegen Rollfuhrgefahr versichert, muß diese zwischen den Parteien bestehende Uebung nach Treu und Glauben Berücksichtigung finden.

3. Falls einem Spediteur eine Sendung zugeht, ohne daß der Empfänger auf dem Frachtbrief angegeben ist, kann er die Sendung zwar vorläufig in Verwahrung und auf Lager nehmen und seine Kosten hierfür in Rechnung stellen; es wird aber in der Regel, um dem Auftraggeber erhebliche Unkosten zu ersparen, die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes erfordern, unverzüglich, unter Umständen telegraphisch, Weisung vom Auftraggeber einholen. Dieses um so mehr, wenn sich aus der bisherigen Geschäftsverbindung mit dem Auftraggeber oder aus sonstigen Gründen, z. B. aus dem Inhalt des Frachtbriefes usw., ergibt, daß ein Auftrag über die Sendung wohl erteilt, aber dem Spediteur aus irgendeinem Grunde nicht zugegangen ist.

Neuere Schiffahrtsgutachten der Handelskammer zu Berlin. Es ist im Schiffahrtsverkehr üblich, dem Schiffer davon Mitteilung zu machen, daß die Löschung seiner Ware aus dem Kahn und damit auch die Verwiegung der Ware stattfindet. Selbst wenn der Schiffer weiß, wo sich die Wage befindet, und sieht, daß eine Verwiegung auf dieser Wage stattfinden soll, ist es üblich, ihn darauf aufmerksam zu machen, daß seine Ware zur Verwiegung kommt; anderenfalls braucht er die Verwiegung nicht gegen sich gelten zu lassen. Auch wenn im Ladeschein steht, daß dem Schiffer das Untergewicht abzuziehen ist, gleichviel, wodurch es entstanden sein mag, braucht der Kläger nach der mit § 59 Nr. 4 Abs. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes übereinstimmenden Handelsübung für einen Gewichtsverlust, der durch natürliche Ursachen, wie Austrocknung, Verstaubung, Verstreuung usw. hervorgerufen ist, nicht aufzukommen.

Es ist allgemein üblich, wo Schiffe mit dem Greifer entlöscht werden, dem Schiffer den Schaden, den der Greifer verursacht, zu ersetzen oder ihm für die beschädigten Bretter neue zu geben.

Der Schiffer braucht eine Verwiegung, auf Grund deren Schadenersatzansprüche gegen ihn geltend gemacht werden, nach Handelsbrauch nur dann als maßgebend anzuerkennen, wenn er die Möglichkeit gehabt hat, die Verwiegung vom Kahn aus zu überwachen. Es ist nicht handelsüblich, daß der Schiffer acht bis zehn Zentner Kohlen im Kahn für sich zurückbehält und dafür keinen Ersatz zu leisten hat.

Handelsüblich bedeutet im Steinhandel die Abrede, daß bei Wasserbezügen frei Ufer zu liefern sei, daß die Fracht des Schiffers, der den Kahn entladen und die Steine aufgestapelt hat, vom Verkäufer getragen wird, daß dagegen der Käufer das fiskalische Ufergeld und die amtliche Verkehrssteuer zu tragen hat.

Gutachten in Schiffahrtsfragen. Die Mitteilungen der Handelskammer zu Breslau brachten vor einiger Zeit ein Gutachten der Handelskammer Breslau vom 25. März 1918 folgenden Inhaltes:

Schadenshaftung der Reederei im Schleppverkehr.

Im Binnen- und Schleppverkehr besteht das Handelsgewohnheitsrecht, daß die schleppende Reederei für Schäden, welche dem geschleppten Fahrzeuge zustoßen, nur dann haftbar ist, wenn ihr ein eigenes Verschulden nachgewiesen wird. Dabei ist es gleichgültig, ob der Name des Schleppers im Schleppauftrag genannt ist oder nicht. Diese Bedingungen enthalten alle Schleppaufträge, und sie haben sich im Laufe der Jahre so eingebürgert, daß sie als Handelsgewohnheitsrecht allgemein Geltung haben. Breslau, 25. März 1918.

Nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften, insbesondere § 346 HGB., hat der Schiffer ohne Zweifel sich der Handelsusance zu fügen, der Handelsgebrauch besteht auch im Verkehr mit Minderkaufleuten. Aber der Begriff der Handelsusance verlangt auch, daß diese Handelssitte allgemeiner Anerkennung nicht entbehrt, daß sie zustande kommt durch gewohnheitsmäßiges, freiwilliges Uebereinkommen der Beteiligten beider Parteien, nämlich Unternehmer und Schiffer. Hier liegt die Sache aber noch etwas anders. Das unorganisierte Schiffergewerbe war bisher stets angewiesen auf Gutwilligkeit und Verständnis des Unternehmers. Eine Organisation, Rechte und Bedürfnisse der Kleinschiffahrt geltend zu machen, bestand bisher nicht. Auf der Oder wurde vor Jahrzehnten ein einheitlicher Schlußschein für Berg- und für Talgeschäfte von den Reedereien in Gebrauch genommen. Man ist sich darüber einig, daß die Bestimmungen dieses Schlußscheines hart und den Schiffer einseitig belastend sind, und die Abänderung des Schlußscheines wird von Spediteuren und Reedern grundsätzlich gutgeheißen. Ob der jetzige Zeitpunkt zur Abänderung der günstige sei, ist unter ihnen fraglich. Aber man frage die Kleinschiffer, die zwei Drittel des Oderkahnraums ausmachen, ob sie mit dem Schlußschein einverstanden sind und der Bestimmung, daß die Reederei im Schleppverkehr nur dann haftet, wenn ein Schaden durch ihr eigenes Verschulden eingetreten ist. Schweigen gilt im Handelsrecht bekanntlich nicht als Zustimmung. Der Schiffer will das Geschäft machen, auf andere Bedingungen, als die im Schlußschein, läßt sich der Reeder nicht ein. Die wenigen Unternehmer sind sich einig und unterbieten sich gegenseitig nicht. Also was soll der Schiffer tun? Er muß sich auf die drückenden Bestimmungen einlassen, ob er nun laut oder schweigend protestiert. So geht es seit Jahrzehnten, und nicht zum mindesten ist es der Bergschlußschein, der zu dem einmütigen Willen geführt hat, sich zu organisieren.

Bei dem Mangel einer Organisation der Kleinschiffahrt ist es nun nicht verwunderlich, wenn Gutachten der Behörden, insbesondere der Handelskammern, bei allem achtenswerten Bestreben, objektiv zu urteilen, aus dem einseitigen Standpunkt der Reedereien erteilt wurden. Die Reedereien vertraten die Schiffahrt als solche in den Handelskammern, und so konnte auch ein Gutachten, wie das oben angeführte, das lebhaften Protest des ganzen Kleingewerbes erfährt, zustande kommen.

Nachdem nun die Kleinschiffahrt sich organisiert hat in den Betriebsverbänden, muß es den Handelskammern zur Pflicht gesetzt werden, bei der Feststellung von „Handelsgebräuchen" auch die Vertretung der Kleinschiffahrt heranzuziehen, und ebenso ist es Aufgabe der Gerichte, auch Gutachten aus dem Stande des Kleingewerbes einzufordern, um auch diese bei der Entscheidung, die den Kleinschiffer bindet, zu verwerten. Solange die Kleinschiffahrt nicht organisiert war, solange als Vertreter der Kleinschiffahrt nur die Reedereien auftraten, war es anders kaum möglich, als daß diese allein angehört wurden. Nachdem aber die Betriebsverbände auf Grund der Bundesratsverordnung vom 18. August 1917 errichtet worden sind zu dem ausgesprochenen Zweck, die Interessen der Kleinschiffahrt wahrzunehmen, ist es auch billig und erforderlich, auch ihre Stimme in Fragen, den Wasserverkehr betreffend, besonders soweit das Kleingewerbe dabei in Frage kommt, anzuhören.

Dr. Schneider-Breslau.

Schiffshypotheken. Zu denjenigen Bevölkerungskreisen, die durch den Krieg besonders schwer geschädigt worden sind, gehören die in der Provinz Brandenburg beheimateten Binnenschiffer. Sie mußten bei ihrer Einberufung ihre Fahrzeuge verlassen, ohne daß sie in der Lage waren, für deren Verwahrung ausreichende Sorge zu tragen. So haben namentlich die Besitzer hölzerner Kähne schwere Verluste erlitten, da es an den für die pflegliche Behandlung der Schiffe erforderlichen Kräften mangelte. Teils trat eine sehr erhebliche Wertminderung und starke Reparaturbedürftigkeit der Kähne ein, teils mußten sie, um der zurückgebliebenen Familie die zum Lebensunterhalt erforderlichen Mittel verschaffen, verkauft werden. So sieht sich jetzt der aus dem Felde zurückgekehrte Schiffer einer schweren Notlage gegenüber, da die wenigen Spargroschen, die noch vorhanden waren, sowie ein etwaiger Verkaufserlös durch die andauernde, sich leider noch immer steigende Teuerung, allmählich verbraucht worden sind. Es fehlt ihm an den erforderlichen Mitteln, um durch Reparatur seines alten Kahnes oder durch Ankauf eines neuen Fahrzeuges seine Existenz wieder aufzubauen.

Hier will die Deutsche Schiffspfandbriefbank Aktiengesellschaft zu Berlin, Dorotheenstraße 19, helfend eingreifen. Sie ist im Jahre 1918 von mehreren Berliner Großbanken und mehreren Versicherungsgesellschaften mit einem Kapital von 10 000 000 M gegründet worden und hat sich zum Ziel die Förderung der deutschen See- wie insbesondere der deutschen Binnenschiffahrt gestellt. Die Bank gewährt auf Schiffe jeder Art — auch hölzerne Kähne —, sofern sie in einem Schiffsregister eingetragen sind, Darlehen bis zu 6/10 der vom Sachverständigen der Bank aufgenommenen Taxe, zu mäßigen Bedingungen gegen Eintragung eines erststelligen Schiffspfandrechtes an dem beliehenen Fahrzeug. Für die Rückzahlung der Darlehen gewährt die Bank weitgehendes Entgegenkommen; es wird lediglich gegenwärtig für die ersten Jahre des Darlehenslaufes, mit Rücksicht auf die Steigerung der Schiffs- und Materialpreise, eine etwas verstärkte Abzahlung gefordert, um die Höhe des Darlehns jeweils im richtigen Verhältnis zu dem Werte des Fahrzeuges zu halten. Die Schiffer sind ohne weiteres in der Lage, diese anfänglich etwas höheren Rückzahlungen zu leisten, da ihnen, solange die Teuerung anhält, auch die gesteigerten Frachtraten zugute kommen; sie haben sogar ein besonderes eigenes Interesse an diesen verstärkten Rückzahlungen, da sie damit, zumal die Verzinsung nur in der jeweiligen Höhe des Darlehns erfolgt, ihre Entschuldung fördern und auf diese Weise schneller in den Genuß des vollen Verdienstes ihrer schweren Arbeit gelangen.

In denjenigen Fällen, in denen die von der Deutschen Schiffspfandbriefbank Aktiengesellschaft satzungsgemäß gewährten Mittel nicht ausreichen, sei hier auf die Kriegshilfskasse der Provinz Brandenburg zu Berlin, W 10, Matthäikirchstraße 20/21, verwiesen, welche aus Mitteln, die vom preußischen Staate und der Provinz Brandenburg zur Verfügung gestellt sind, den Schiffern ebenfalls Darlehen gegen Eintragung eines Schiffspfandrechtes zu sehr günstigen Bedingungen gewährt. Beide Institute, die vorgenannte Bank und die Kriegshilfskasse, arbeiten in geeigneten Fällen Hand in Hand und haben bereits einer erheblichen Anzahl von Schiffern durch Gewährung gemeinschaftlicher Darlehen, zur Wiederaufrichtung ihrer Existenz verholfen. Die Deutsche Schiffspfandbriefbank leistet den Schiffern bei der Beschaffung der Darlehen jede gewünschte Hilfe und ist in der Lage, ihnen die mit der Aufnahme der Gelder verbundenen Spesen auf ein möglichstes Mindestmaß herabzusetzen, indem sie ihnen alle erforderlichen Urkunden, wie Kaufverträge, Umschreibungsanträge, Löschungsbewilligungen usw. kostenfrei vorbereitet.

Wer daher Mittel zur Anschaffung neuer Fahrzeuge oder zur Bezahlung von Reparaturkosten benötigt, wende sich vertrauensvoll an die genannten Institute.

Die Beunruhigung des Zuckermarktes, von der wir bereits berichtet haben, hat nun dazu geführt, daß, nachdem der Betriebsverband für die Oder sich dieser Sache angenommen hat, der Schiffahrtsverein eine Besserung der Lage herbeizuführen versucht. Nach der öffentlichen Versammlung vom 12. Mai beriet die Kommission über Vorschläge, die in der Sitzung des Schiffahrtsvereins am 17. Mai, zu der alle Zuckerverlader geladen und auch erschienen waren, besprochen wurden. Man kam überein, an die Reichszuckerausgleichstelle von seiten des Schiffahrtsvereins und der Oder-Kriegsgesellschaft heranzutreten und sie, die allein auf die Gestaltung der Zuckerfrachten Einfluß hat, um Anerkennung einer höheren Fracht zu ersuchen. Als solche kommt die von der Oder-Kriegsgesellschaft festgesetzte Fracht von 1 M über die Kohlenfracht in Betracht.

Zur Frage der Schleusentore. Die Einführung eines einheitlichen größten 1000-t-Typs für Binnenschiffe ermöglicht es, bei Kanälen mit geringen Wasserspiegelschwankungen auch den Schleusentoren gleiche Abmessungen zu geben. In letzter Zeit hat man für das Oberhaupt mit Vorliebe Klapptore, für das Unterhaupt Stemmtore gewählt. Beide haben den Nachteil, daß sie nur bei trocken gelegter, also auf längere Zeit gesperrter Schleuse gestrichen, ausgebessert oder ausgewechselt werden können. Da Schleusensperrungen während des Schiffahrtsbetriebes meist unzulässig sind, werden diese Arbeiten in der Regel während des Winterstandes ausgeführt und dadurch teuer und weniger sorgsam. Vorfälle der letzten Zeit, z. B. der Bruch der Bromberger Schleusentore, haben den Gedanken auftauchen lassen, für wichtige Schleusen ganze Ersatztore bereit zu halten. Dieser Gedanke läßt sich leichter durchführen, wenn man für eine größere Zahl gleicher Tore ein Ersatztor beschafft. Verwendet man an Stelle der Klapp- und Stemmtore noch Hub-, Schiebe-, Segment- oder Walzentore, kurz eine Torart, die schnell aus dem Wasser herausgehoben werden kann, so lassen sich Ausbesserungen und schnelle Auswechselungen jederzeit vornehmen, ohne daß eine längere Schleusensperrung eintritt. Die Trockenlegung kann dabei ganz fortfallen. Die Mehrkosten für diese Torarten werden durch die billigere Unterhaltung und vor allem dadurch ausgeglichen, daß die allgemeinen Schädigungen der Volkswirtschaft vermieden werden, die mit einer längeren Betriebsunterbrechung auf der Wasserstraße verbunden sind.

Technischer Ausschuß für Schädlingsbekämpfung. Der Geschäftsstelle ging vom Reichswirtschaftsministerium folgendes Schreiben zu:

Technischer Ausschuß
für Schädlingsbekämpfung.

Berlin W 66, den 6. März 1919.
Wilhelmstraße 45.

Bezug: Dortiges Rundschreiben Nr. II 691
vom 17. Februar 1919 wegen Verungeziefe-
rung der Binnenschiffe.

Durch das Preußische Kriegsministerium, dem der Technische Ausschuß für Schädlingsbekämpfung angegliedert ist, erhalten wir Kenntnis von dem angezogenen Rundschreiben.

Wir erlauben uns ergebenst, uns für Versuchsdurchgasungen auf Binnenschiffen zur Verfügung zu stellen, und wären verbunden für eine entsprechende Empfehlung an eine zuständige Stelle in den Bundesstaaten. Am zweckmäßigsten könnten Versuche vielleicht auf der Spree ausgeführt werden.

Die Durchgasung von Schiffen ist von der Reichsmarine in Wilhelmshaven und andern Orten mit bestem Erfolg angewandt worden. Das Personal der Marine ist oder wird z. T. in unsere Dienste übernommen, so daß sachgemäße Ausführung gewährleistet ist.

Unglücksfälle, wie bei der Firma Krupp vorgekommene, sind bei sorgfältiger Arbeit unter allen Umständen vermeidbar. Nur die größte Unachtsamkeit hat diese verursacht.

Technischer Ausschuß für Schädlingsbekämpfung.
Der Geschäftsführer:
(Unterschrift).

An das Reichsministerium des Innern Berlin.

Reichsministerium des Innern.
II. 1917.

Berlin, den 21. März 1919.

Abschrift beehre ich mich unter Befürwortung des Anerbietens des Technischen Ausschusses für Schädlingsbekämpfung mit dem Anheimstellen der gefälligen weiteren Veranlassung zu übersenden. Der Technische Ausschuß für Schädlingsbekämpfung ist entsprechend benachrichtigt.

An das Ministerium des Innern.

Rheinschiffahrtsverband Konstanz E. V. Die ungeheuren Umwälzungen, welche das Ende des unglücklichen Krieges mit sich gebracht haben, sind nicht ohne Einfluß auf die Rheinschiffahrt und auf die Projekte hinsichtlich der Ausgestaltung des oberen Teiles dieses herrlichen Stromes geblieben.

Die Franzosen haben ihre Grenze bis an das linke Rheinufer herangeschoben und feindliche Besatzungstruppen sind an manchen Stellen sogar auch auf das rechte Rheinufer gelegt worden.

Trotzdem eine endgültige Regelung der Grenzverhältnisse erst den Friedensverhandlungen vorbehalten bleibt, so steht doch so viel fest, daß die Franzosen sich ein Einspruchsrecht seitens der Ausgestaltung der Rheinstrecke Straßburg—Basel sichern werden. Verlangt doch jetzt schon Elsaß die Ausnutzung der auf dieser Strecke zu gewinnenden Wasserkräfte und ihre restlose Abgabe an die linksrheinischen Gebietsteile.

Abgesehen davon, daß dieses Verlangen den bestehenden Staatsverträgen vollständig widerspricht, muß es auch mit Rücksicht auf die Rheinschiffahrt mit aller Entschiedenheit zurückgewiesen werden. Nicht nur Deutschland, sondern auch die neutralen Staaten, insbesondere die Schweiz und Holland, werden sich diesem — gelinde gesagt— weitgehenden Verlangen mit aller Entschiedenheit entgegenstellen. Nach Presseäußerungen haben auch Amerika und England ein lebhaftes Interesse an der freien Schiffahrt auf dem Rheinstrom. Eine Ablenkung der Schiffahrt durch Seitenkanäle von der Hauptverkehrsader würde auch ihnen nicht dienlich sein.

Der Verband hat nichts unterlassen, um auf die drohende Gefahr rechtzeitig aufmerksam zu machen und die beteiligten Regierungen zu energischem Protest aufzufordern.

Es ist wohl nicht daran zu zweifeln, daß mit Hilfe der neutralen Staaten und vielleicht auch von England und Amerika, deren Interessen dadurch geschädigt würden, die Schiffahrt bis Basel auf der eigentlichen Rheinwasserstraße gesichert wird und die Anlage von wenig leitstungsfähigen teueren und technisch schwer ausführbaren Rhein-Seitenkanälen unterbleibt.

Ist somit die Lösung der Frage, auf welche Weise Basel, wo bereits große Hafenanlagen erbaut werden, noch nicht endgültig

entschieden, so bestehen aber hinsichtlich der Weiterführung des Großschiffahrtsweges von Basel aufwärts keine grundsätzlichen Bedenken mehr.

Der Krieg und seine Folgen haben uns gelehrt, von dem oft beklagten Beharrungsvermögen am Althergebrachten abzukommen und uns nun endlich der Erschließung unserer Naturkräfte mit Beschleunigung zuzuwenden. Wir sind dazu gezwungen, wenn wir das durch den Krieg so schwer erschütterte wirtschaftliche Leben wieder aufrichten wollen. Etwa 200 000 PS sind noch auf der Rheinstrecke Konstanz—Basel zu gewinnen. Ungeheure wirtschaftliche Werte gehen uns verloren, wenn sie noch länger brach liegen.

Es ist also ein zwingendes Gebot der Stunde und unserer Lage, sie mit größter Beschleunigung uns nutzbar zu machen, um so mehr, als hierdurch die Schiffahrt nicht etwa gehindert, sondern gefördert wird.

Mit dieser Kraftausnutzung geht nämlich die Schiffbarmachung der genannten Stromstrecke Hand in Hand. Sie ist untrennbar damit verbunden.

Die Ausführung der notwendigen Arbeiten erfordert die Einstellung großer Arbeitermassen. Dadurch kann der Arbeitsnot in weitgehendem Maße gesteuert werden. Wie viele unwirtschaftliche Arbeiten sind schon unternommen worden, nur um den Beschäftigungslosen Arbeit und Verdienst zu geben.

Im vorliegenden Falle handelt es sich aber um ein Unternehmen, dessen Wirtschaftlichkeit in keiner Weise anzuzweifeln ist und dessen Verwirklichung bei dem allgemeinen Mangel an Kohlen allein geeignet ist, weite Gebiete wieder wirtschaftlich zu befruchten.

Im Hinblick auf die ungeheure Wichtigkeit und Dringlichkeit des Unternehmens hat sich der Verband, gleich nachdem sich die Wogen der Revolution geglättet hatten, an die beteiligten Regierungen mit der Bitte gewendet, den unterbrochenen Wettbewerb zur Gewinnung von Unterlagen für die Schiffbarmachung der Rheinstrecke Basel—Konstanz wieder zu eröffnen und einen baldigen Endtermin festzusetzen.

Dieses Ansuchen entspricht auch den Wünschen der meisten am Wettbewerb Beteiligten. Ferner hat er gebeten, jetzt schon als Notstandsarbeiten solche Arbeiten zu vergeben, die im Rahmen des Ganzen liegen und deren Ausführung ohne weitere große Planunterlagen möglich ist.

Bis jetzt sind allerdings nur kleinere Ausbesserungsarbeiten zur Vergebung gelangt. Dem Ansuchen um Wiedereröffnung des Wettbewerbs soll demnächst entsprochen werden.

Bei allen seinen Gesuchen war er bestrebt, im Einvernehmen mit den schweizerischen Schiffahrtsverbänden zu handeln, was ihm auch gelungen ist.

Nach wie vor legt er bei den großen gemeinsamen Interessen, die er hinsichtlich der Ausgestaltung des Bodensees zu einem internationalen Binnenschiffahrtsbecken mit der Schweiz hat, auf ein gutes Einvernehmen mit den beteiligten Kreisen dieses Landes großen Wert und er wird sich auch künftighin angelegen sein lassen, dieses Einverständnis zu heben und zu pflegen.

Unbedingt erforderlich ist aber, wenn er die ihm gestellte Aufgabe einer glücklichen Lösung entgegenführen will, daß ihm aus allen an der Rheinschiffahrt und der Kraftausnutzung am Rhein beteiligten Kreisen weitgehende und nachhaltige Unterstützung zuteil wird.

Schweizerische Schiffahrtstagungen. In Basel fand am 7. März die 8. Hauptversammlung des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes statt. Nach Erledigung der geschäftlichen Traktanden hielt Ständerat Dr. Wettstein (Zürich) ein mit Beifall aufgenommenes Referat über die wichtigen Fragen der künftigen Wasserwirtschafts- und Elektrizitätspolitik, an das sich eine rege Diskussion anschloß. Wir möchten aus dem gehaltvollen Referat besonders seine Ausführungen wiedergeben, die er in bezug auf die schweizerische Binnenschiffahrt erwähnte, und die Betrachtungen über die Elektrizitätsversorgung des Landes, die Elektrifizierung der Bundesbahnen und die Verwertung der noch verfügbaren Gefälle zum Gegenstand eines besonderen Artikels machen. Herr Ständerat Wettstein sagte u. a.: Das große Problem, das wir mit allen Mitteln fördern müssen, ist die Schiffahrt. Sie ist eines der Momente, die für unsere Zukunft außerordentlich wichtig sind. Wir werden unsere Industrie sicherlich, zum Teil wenigstens, nur durch die Ermöglichung der Schiffahrt leistungsfähig erhalten können; wir werden auch unserer Landwirtschaft die größten Dienste leisten können durch den Ausbau der Schiffahrt und sie für den Transit bitter notwendig haben, indem wir nicht mehr daran denken können, für Massengüter die billige Transportmöglichkeit der Eisenbahnen zu haben. Auch für den Massengüterexport und -import werden wir die Schiffahrt unbedingt brauchen — es sei hier nur an die großen Probleme Mittelmeer—Nordsee erinnert und Sie werden die ganze Tragweite überblicken können, die namentlich durch den Krieg noch mehr als früher zutage getreten ist.

Und an anderer Stelle: Als vor etwa 15 Jahren die ersten Vereinigungen für die Schiffahrt gegründet wurden, um die Schiffahrt in der Schweiz zu fördern, da hat das Gros des Publikums darüber gelächelt. Nach ein paar Jahren, als man sah, daß man wirklich bis Basel den Rhein hinauffahren und große Transporte zu billigen Preisen befördern konnte, hat man schließlich zugegeben: ja, das ist schön, daß man wenigstens bis zu unserer Grenze im Norden solche Schiffstransporte ausführen kann, aber die Schweiz selbst ist kein Schiffahrtsland. So hieß es noch landauf, landab. Seither hat sich die Sache gründlich geändert. Man hat erkannt, daß die Schiffahrt nicht eine Liebhaberei von ein paar Leuten ist, die sich nun auf diese Idee festgebissen haben, sondern daß die Binnenschiffahrt nicht nur bis zum Bodensee, nicht nur durch die Aare in den Genfer See, sondern im ganzen Innern des Landes, soweit sie überhaupt hergestellt werden kann, ein eminent wichtiges Verkehrsproblem ist, ein Problem der Transportkosten. Das war sie vor dem Kriege schon. Man hat damals schon zugegeben, daß man mit unseren Eisenbahnen und ihren hohen Transportkosten das Verkehrs- und Industrieleben nicht so befruchten könne, wie es notwendig war, weil die bezüglichen Transportkosten viel zu hoch und unsere Eisenbahnen in der Leistungsfähigkeit beschränkt sind, und daß wir tatsächlich günstigere Verhältnisse für die Schiffahrt haben, als wir vorher dachten. So trat allmählich die Schiffahrt ebenfalls in den Horizont der Betrachtungen.

Es ist hocherfreulich, daß sich auch der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband, dessen erste Aufgabe ja die Nutzbarmachung der Wasserkräfte bleiben wird, mit den Binnenschiffahrtsproblemen befaßt und die Schiffahrt fördern hilft.

In Zürich hielt am 21. März Exminister de Monzie aus Paris auf Veranlassung der Sektion „Ostschweiz" des Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbandes einen sehr interessanten Vortrag über „la politique fluviale et maritime franco-suisse". Einleitend wies er auf die Verhältnisse in Frankreich hin, wo die Entwicklung der Handelsflotte, trotz den behördlichen Subventionen, nicht mit der so notwendigen Energie gefördert wurde. Erst während des Krieges, und namentlich seit 1917 hat Frankreich die Notwendigkeit einer großen und leistungsfähigen Handelsflotte erkannt und daraus die praktische Nutznießung, die wirtschaftlichen Vorteile durch die nationale Freiheit auf den Meeren gezogen. Aus eben dieser Erkenntnis heraus ist auch im Jahre 1917 die „Ligue navale" entstanden, wo sich zum ersten Male Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu einem großen Verbande zusammengeschlossen haben. Frankreich hält Umschau nach Frachten, die Schweiz sucht die notwendige Tonnage und hier ist der Punkt, wo sich die wirtschaftlichen Bedürfnisse der beiden Länder finden können. In Frankreich ist man bereit, der Schweiz alle notwendigen Erleichterungen für den Bezug seiner Güter einzuräumen: die Häfen von Marseille, Cette, Bordeaux, St. Nazaire stehen zu ihrer Verfügung, die Schweiz hat nur zu wählen. Um von den französischen Seehäfen aus die Wohltat billiger Wasserfrachten bis ins Innere des Landes zu haben, wird es nun allerdings notwendig sein, die notwendigen Binnenschiffahrtsanschlüsse herzustellen, und hier steht in erster Linie die Schiffbarmachung der Rhone von Lyon bis Genf. Der direkte Wasserweg Marseille—Schweiz ist nur noch eine Frage der Zeit und die Schweiz sollte nicht auf den Ausbau der Strecke Lyon—Genf warten, sondern ihrerseits den Anschluß von der Aare und dem Rhein an die Rhone vorbereiten. Ist der Anschluß der inneren Schweiz an die Rhone bis Genf erst einmal fertiggestellt, so wird dies für Frankreich ein besonderer Ansporn sein, auch seinerseits mit Beschleunigung für den Ausbau der Strecke Lyon—Genf zu sorgen. Sache der Schiffahrtsverbände wird es sein, bei den Regierungen immer und immer wieder auf die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Wasserstraßenverbindung nach dem Meer hinzuweisen und die sofortige Inhandnahme der Arbeiten zu fordern. Je mehr sich die Schweiz durch direkte Zugänge zum Meer, nach Süden und Norden, ihre Bewegungsfreiheit sichert, um so konkurrenzfähiger und unabhängiger wird sie dastehen.

Groß sind die Sympathien Frankreichs für die Schweiz und es bietet sich hier willkommene Gelegenheit, nicht nur die freundschaftlichen Gefühle weiter zu pflegen, sondern auch auf wirtschaftlichem Gebiete denjenigen Nutzen zu ziehen, den beide Länder aus einer dauernden Verbindung herausholen können.

Die Ausführungen des glänzenden Redners fanden herzliche Aufnahme, die sich in den nachfolgenden Voten deutlich ausdrückten und von denen die Ausführungen des Herrn Steiger-Züst (St. Gallen) Erwähnung verdienen, die darin gipfelten, es möchten der Schweiz sofortige Erleichterungen für den Abtransport der in den französischen Häfen liegenden Waren gewährt werden, wo täglich Millionenwerte verloren gehen, weil der Abtransport sich nur langsam entwickelt und es möchte bei allem wirtschaftlichen Zusammengehen der beiden Länder die Unabhängigkeit der Schweiz erhalten bleiben. Dr. Bertschinger schlug der Versammlung die folgende Resolution vor, die einstimmig angenommen wurde:

„Die von der Sektion „Ostschweiz" des Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbandes einberufene Versammlung in der Tonhalle in Zürich vom 21. März beschließt nach Anhörung eines ausgezeichneten Referates von Herrn Minister de Monzie aus Paris, an den schweizerischen Bundesrat die Bitte zu richten, seinen ganzen Einfluß dahin einzusetzen, daß der Schweiz auf der Friedenskonferenz in Paris der freie schiffbare Anschluß ans Meer sowohl auf dem Rhein als auf der Rhone garantiert wird und daß eine wahrhaft internationale Kommission über die Erfüllung der Zusicherung der Friedenskonferenz wache."

In Locarno wurde am 23. März vom Tessinischen Wasserwirtschaftsverband (Associazione Ticinese di Economia delle Acque) die 4. Jahresversammlung abgehalten, die aus allen Teilen der Schweiz besucht war und sich zu einer echt schweizerischen Tagung gestaltete. Nationalrat Carbani-Nerini, als Präsident, wies in seinem Eröffnungsvotum auf die Bedeutung der schweizerischen Binnenschiffahrt hin, die auch vom Tessin lebhaft verfolgt und

unterstützt werde und wo sich die Bestrebungen naturgemäß nach einem Anschluß ans Adriatische Meer orientieren. Das soll aber nicht heißen, daß man in Tessin nicht das nötige Verständnis für die im Norden und Westen des Landes verfolgten Pläne besitze, und zum Beweis sind Referate über die Bestrebungen in Basel und Genf gewünscht worden.

F. Krapf, Sekretär des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein in Basel, orientierte über die Schiffahrtsbestrebungen in Basel und erwähnte namentlich zwei Ereignisse aus jüngster Zeit, die den gesunden Optimismus, den die Basler der Schiffahrt entgegenbringen, zeigen und für die Konsolidierung der Schiffahrt nach Basel zeugen: den Baubeginn des Kleinhüninger Hafens und die Gründung der Schweizerischen Schleppschiffahrtsgenossenschaft. Analog mit dieser Konsolidierung im Innern muß aber auch die Garantie von außen kommen, daß gefahren werden kann, denn sonst nützen uns die schönsten Hafenbauten und Schiffe nichts. Das Hauptproblem der ganzen Binnenschiffahrtspolitik gipfelt in der Anerkennung des freien Rheines als internationaler Strom und damit im Zusammenhang die Regulierung — nicht die Kanalisierung, wodurch der Rheinstrom auf ewige Zeiten verstümmelt würde, — der Strecke Straßburg—Basel. Gegen die Verbauung der Strecke Straßburg—Basel durch Kraftwerke, die von Deutschland geplant waren, hat die Schweiz energisch Protest erhoben und sie muß diesen Protest gleichermaßen aufrecht erhalten, wenn von elsässisch-französischer Seite ähnliche Begehren gestellt würden. Es gibt für die Schweiz zurzeit nur eine freie Wasserverbindung mit dem Meere: der Rhein von Basel bis Rotterdam und dieser Weg muß uns unter allen Umständen offen bleiben. Kommen dazu die weiteren Zugänge nach dem Mittelmeer via Genf—Marseille, nach dem Adriatischen Meer via Lago Maggiore—Po, so wollen wir uns darüber freuen und besonders in Basel wird man bereit sein, an der Verwirklichung dieser Projekte mitzuarbeiten, aber dabei dürfen wir doch das eine nicht aus der Hand geben, was wir heute schon besitzen, den Zugang zum Meer nach dem Norden.

Paul Balmer, Präsident der Genfer Sektion des Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbandes, erläuterte die Bestrebungen der Welschschweizer, die bei aller Anerkennung der Basler Schiffahrtsprobleme die Schiffbarmachung der Rhone und ihrer Verbindung mit Aare und Rhein als ihre Hauptaufgabe betrachten. Genf, als Hafenplatz und in schiffbarer Verbindung einerseits mit Marseille und mit Basel anderseits, wird nur 500 km vom Mittelländischen Meer entfernt sein, gegenüber 900 km von der Nordsee bis Basel und so für die Verproviantierung unseres Landes eine wichtige Aufgabe zu erfüllen haben. Der Graben, von dem so viel gesprochen wird als trennendes Element zwischen welsch und deutsch, in Schiffahrtsproblemen bildet er die richtige Verbindung und erfüllt neben dem nationalen Moment der gemeinsamen Arbeit auch eine wirtschaftliche Mission. Es soll keine Rivalität geben zwischen Basel und Genf, so wenig, wie zwischen der West-, Süd-, oder Nordschweiz, sondern alle wollen wir gemeinsam an den großen Aufgaben, jeder an seinem Ort, mitarbeiten zum Wohle des gemeinsamen Vaterlandes. Prof. Ragaz sagt in seinem beachtenswerten Buche, „die Schweiz hat eine große Pflicht zu erfüllen, es ist der Schutz seiner Quellen", und diese Quellen zu behüten, soll vornehmste Aufgabe aller Pioniere und Mitarbeiter in der Binnenschiffahrt sein.

Ingenieur Giovanni Rusca, als dritter Redner, sprach über die tessinischen Binnenschiffahrtsprojekte und den am Nordende des Lago Maggiore projektierten Hafen von Mappo, der im Laufe des Nachmittages von den Teilnehmern besichtigt wurde. Auch der Tessin richtet seine Blicke nach einer Verbindung mit dem Adriatischen Meer, der nach erfolgter Schiffbarmachung des Tessins und des Po seinen direkten Ausgang ins Weltmeer erhalten soll. Dabei ist es von untergeordneter Bedeutung, ob die lokalen Häfen nun in Locarno, Bodio, Giornico, Bellinzona, Magadino oder anderswo projektiert werden und er ermahnt seine engeren Landsleute, weniger Kirchturmpolitik als großzügige, auf das Wohl des Ganzen gerichtete Politik zu treiben.

Zum Schluß der interessanten Tagung folgte ein durch Hunderte von Lichtbildern wirksam erläuterter Vortrag von Ing. Caminada aus Rom über sein Aufsehen erregendes Projekt der Traversierung der Alpen mit seinen Schiffahrtskanälen, das eine vollständige Umwälzung des gesamten bisherigen Transportwesens mit sich bringen würde. Wir behalten uns vor, in einem späteren Artikel auf die technischen Ausführungen näher einzutreten. Fr. K.

Neunte Kriegsanleihe. Im Anzeigenteil veröffentlicht das Reichsbank-Direktorium eine Bekanntmachung, betreffend den Umtausch der Zwischenscheine für die 4 bis 4½ % Schatzanweisungen und für die 5 % Schuldverschreibungen der IX. Kriegsanleihe in die endgültigen Stücke und Zinsscheine. Die Schriftleitung.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder.

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. Nr. 11) als Mitglieder neu beigetreten:

als Körperschaft:

Reimar Hobbing, Verlagsbuchhandlung, Berlin SW 61, Großbeerenstraße 17;

Stuttgart-Berliner Versicherungs-Akt.-Ges., Stuttgart, Uhlandstraße 4—8;

als Einzelmitglied:

von Dusch, Alexander, Freiherr, Dr., Regierungsrat, Vortragender Rat im Badischen Arbeitsministerium, Karlsruhe i. B.;

Pommernwerft G. m. b. H., Swinemünde und Berlin (Berlin W 9, Bellevuestraße 5a).

Aus verwandten Vereinen

Aus dem Geschäftsbericht des **Schiffahrts-Verein zu Breslau** für das Jahr 1918 entnehmen wir folgendes:

Geschäftliches. Die Oderschiffahrt hat im abgelaufenen Geschäftsjahr ihre Kräfte darangesetzt, das Wirtschaftsleben ihres Verkehrsgebietes zu stützen und aufrechtzuerhalten; dank günstiger natürlicher Umstände hat sie in vollem Umfang jene Leistung erreicht, deren Bewältigung ihr nach Maßgabe der ihr zugewiesenen Beförderungsmenge obgelegen hat.

Wenn diese Menge, wie die Statistik ergibt, zurückbleibt hinter der anderer Geschäftsjahre, wie 1913 und 1916, so liegt das an Umständen, die unsere Oderschiffahrt nicht zu vertreten hat, wohl aber mit vielen Verkehrsbeteiligten beklagt: sie hätte eine wesentlich größere Gesamtmenge befördern können, es sind ihr aber aus mannigfachen Gründen Güter in einem ihrer höchsten Leistungsfähigkeit entsprechenden Maße zur Beförderung nicht zugewiesen worden, konnten ihr auch zu einem guten Teil nicht überwiesen werden; namentlich hat sich dieser Uebelstand seit November sowohl zu Tal als auch zu Berge geltend gemacht.

Wenn nichtsdestoweniger das wirtschaftliche Ergebnis der oderschiffahrtlichen Betätigung ein besseres ist als dasjenige mancher, um nicht zu sagen vieler anderer Geschäftsjahre, so ist das in der Hauptsache zurückzuführen auf das planvolle, zielbewußte Zusammenhalten und Zusammenarbeiten aller in Frage kommenden Verkehrsbeteiligten, zu denen die zuständigen staatlichen Stellen ebenso gehören wie die Erzeuger, die uns mit Transportgütern versorgen, und die Verbraucher, die sie aufnehmen, ebenso Betriebsunternehmer, Genossenschaften, Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände; alle zu ihrem Teile haben dazu beigetragen, daß die Oderschiffahrt die unter den gegebenen Verhältnissen höchstmögliche Leistung erzielen konnte.

Es gibt manchen Beweis dafür, daß die Oderschiffahrt als Beförderungsunternehmen heute nicht mehr über die Achsel angesehen wird, daß sie vielmehr als vollgültiger wirtschaftlicher Faktor betrachtet wird; das würde natürlich in einem noch viel größeren Umfang der Fall sein, und die Oderschiffahrt würde sich eines noch viel größeren Ansehens in dem angedeuteten Belang zu erfreuen vermögen, wenn es ihr durch eine gewisse Gleichmäßigkeit des Oderwasserstandes erleichtert würde, sich kräftiger zu betätigen, als das in Ansehung der Schwankungen der Oderwasserstandes möglich ist.

Diese Schwankungen im Mittellauf der Oder auszugleichen, ist das Gebot der Stunde. Die Wichtigkeit der Talsperren, die für die Oder seit so langer Zeit gefordert und projektiert sind, wird sinnfälliger, die Notwendigkeit ihrer Herstellung wird dringlicher, die Unerläßlichkeit ihrer baldigen Bereitstellung wird augenscheinlicher, fühlbarer angesichts der Aufgaben, welche die Oderschiffahrt jetzt und für unabsehbare Zeit zur Entlastung, um nicht zu sagen zum Ersatz der Eisenbahn zu erfüllen hat; hier handelt es sich um eine harte Notwendigkeit, und es ist zu beklagen, daß durch so viele Jahre mit dem Bau der Talsperre bei Ottmachau nicht hat begonnen werden können; es kann heute an den für die schleunigste Bauausführung erforderlichen Maschinen und namentlich an Menschen nicht fehlen; hier ist unseres Dafürhaltens auch in umfänglichem Maße für ungelernte Arbeiter Gelegenheit zu wirtschaftlicher Betätigung geboten.

Die Genugtuung über das Jahresergebnis der Oderschiffahrt wird aufs düsterste umschattet durch den Waffenstillstand mit unseren Feinden und durch den Frieden, der uns angedroht wird; wie augenblicklich die Dinge liegen, wird uns dieser Frieden schwerlich die Mittel übrig lassen, an die Herstellung jener Wasserstraßen heranzugehen, mit deren Ausführung sich bisher weite Kreise des deutschen Volkes seit langer Zeit beschäftigt haben, so namentlich Rhein-Main-Donau-Kanal; seine Herstellung werden unsere Gegner zu verhindern wissen; in geringerem Maße liegt eine solche Besorgnis für den Donau-Oder-Kanal vor, den vielmehr, nach dem bisherigen Gang der Dinge zu urteilen, Tschechen und Polen vermutlich auf das dringendste verlangen werden und dessen Herstellung somit auch, wie man annehmen darf, von der Entente nicht verhindert werden dürfte.

Die Undurchsichtigkeit der zukünftigen Verhältnisse ist zwischenzeitig nur insofern entschleiert, als das deutsche Volk zur Befriedigung feindlicher Ansprüche, und um den Anforderungen seiner Kriegsversorgungsberechtigten entsprechen zu können, um ferner die Zinsen seiner Staatsschulden aufzubringen, Summen benötigen wird, die zu erschwingen alle Arbeitskraft in angestrengtester Tätigkeit unausgesetzt wird aufgewendet werden müssen, und daß dieser großen Arbeitsleistung die strengste Sparsamkeit angegliedert werden muß. Wie immer sich unsere Zukunftswirtschaft gestaltet, ob kapitalistisch, ob sozialistisch, nur durch

unermüdliche, zielbewußte, planvolle Arbeit, durch Verzicht auf banale Lebensannehmlichkeiten, durch rechte, echte Sparsamkeit können wir uns aus der furchtbaren Lage, in die wir geraten sind, allmählich wieder emporarbeiten.

Die Oderschiffahrt hat es immer mit der fleißigen Arbeit gehalten; so seien denn zum Schluß die Staatsbehörden dringend ersucht, der Oderschiffahrt auch die dauernde fleißige Betätigung zu ermöglichen durch allerschleunigste Herstellung des Ottmachauer Sparbeckens, damit durch die darin aufzuspeichernden Wassermassen im Bedarfsfalle ein Zuschuß geleistet werden kann, der es verhindern soll, daß unsere Schiffe wegen Niedrigwassers durch lange Zeit zum Liegen und zur Untätigkeit gezwungen werden.

Während des Krieges hat sich in unserem Wirtschaftsleben unter dem Zwang der Verhältnisse eine Staatseinrichtung gebildet, die besonders in der Oderwirtschaft segensreich wirken konnte: es ist die Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens, beziehentlich ihre für Breslau zuständige Stelle, der Schiffahrtsbeauftragte; in verständnisvoller Auffassung der besonderen schwierigen Wirtschaftsverhältnisse der Oderschiffahrt hat die Schiffahrtsabteilung, im besonderen der Beauftragte Breslau, mit dazu beigetragen, daß die an Oderschiffahrt und -verkehr Beteiligten, wie schon im Eingang dieses Berichtes gesagt worden ist, in einer gewissen Zusammenfassung und Gemeinschaft gewirtschaftet und gearbeitet haben; indem namens der Beteiligten hiermit der Schiffahrtsabteilung für diese von ihr geübte Einwirkung auf das Wirtschaftsleben der Oderschiffahrt aufrichtiger Dank ausgesprochen wird, soll zugleich der Erwartung Ausdruck gegeben werden, daß die an der Oderschiffahrt Beteiligten sich die bisher gewonnenen Erfahrungen für die Zukunft zunutze machen und jenen Zusammenschluß aufrechterhalten werden, dem sie, wie das Jahr 1918 erweist, zum Teil ihren Erfolg zu verdanken haben.

In geringerem Maße als im Frieden war unseren Verkehrsbeteiligten Fühlung mit der Oderstrombauverwaltung im letzten Jahre geboten, aber so oft sich nur ein Anlaß dazu fand, diese Fühlung zu gewinnen und aufzunehmen, hat uns die Oderstrombaudirektion durch ihr freundwilliges Entgegenkommen ihre lebhafte Teilnahme für uns und unsere Bestrebungen bekundet. In gleichem Maße haben die Eisenbahndirektionen, mit denen wir in dauernder Verbindung stehen, wie Kattowitz und Breslau, und ebenso auch die Kriegsamtsstelle in Breslau, soweit sie dazu nur irgend imstande waren, uns gefördert; allen diesen Stellen sei hiermit unser verbindlichster Dank und die Bitte ausgesprochen, mit uns in schwieriger Zukunft gemeinschaftlich zum Wohle des Vaterlandes und zur Aufrechterhaltung des Wirtschaftslebens auch ferner wirksam zu sein.

Bericht über die Oderschiffahrt. Zu Beginn des Berichtsjahres war die Schiffahrt wegen Eis geschlossen; in der zweiten Januarhälfte einsetzende milde Witterung und steigendes Wasser brachten die Eisdecke der Oder vielfach zum Bersten und in talwärtige Bewegung; am 26. Januar war die Oder bereits von Ratibor bis unterhalb Pommerzig eisfrei und ein Schiffahrtsbetrieb innerhalb dieses Gebietes möglich, während der Verkehr von und nach den Märkischen Wasserstraßen erst in der letzten Januarwoche, die Verbindung von und nach Stettin erst Anfang Februar aufgenommen werden konnte. In Kosel-Oderhafen wurden die ersten Ausgangsgenehmigungen am 23. Januar für den 26. Januar erteilt; der Schleusenbetrieb wurde in Breslau am 25. Januar, und zwar zunächst im alten Großschiffahrtswege eröffnet. In der letzten Januarwoche zwang starker Nebel die Schiffahrt bis zu fünftägigem Stillstand. Als Endtag der Winterzeit für den Wasserbaubezirk Brieg wurde amtlicherseits der 8. Februar festgesetzt; am gleichen Tage wurde die Schiffahrtssperre des Oder-Spree-Kanals aufgehoben.

Im Februar hatte die Oderschiffahrt mit mannigfachen Schwierigkeiten zu kämpfen; in den ersten vierzehn Tagen erfuhr der Talverkehr in der oberen Oder durch die vom letzten Hochwasser angeschwemmten Versandungen an der Groschowitzer Schleuse eine vieltägige Unterbrechung, in der zweiten Februarhälfte führte Frostwetter zu einer Einschränkung des Schiffsverkehrs, namentlich im Oberlauf von Kosel bis Breslau. Wegen Eisgefahr mußte das Breslauer Nadelwehr niedergelegt werden; die letzten Schleusungen wurden in Breslau am Großschiffahrtswege am 18. Feburar, in der Breitenbachfahrt am 20. Februar vorgenommen; erst am 25. Februar konnte mit dem Schleusenbetrieb wieder begonnen werden. Wegen des Frostes konnten in den oberen Häfen Ausgangsgenehmigungen in der Zeit vom 18. bis 22. Februar nicht erteilt, für den 20. Februar schon bewilligte Kohlenausgänge mußten auf den 22/23. Februar verschoben werden. Zudem ließ die Güterzuweisung während des ganzen Monats zu wünschen übrig, so daß der Umschlag in den oberen Häfen weit hinter der Leistungsmöglichkeit zurückblieb und trotz der geringen Zuführung von Kahnraum der Bestand an ladungsbedürftigen Fahrzeugen in Kosel zunahm.

Infolge Ausbleibens von Frühjahrshochwässern und in Wirkung kühler trockener Witterung ging der Oderwasserstand, der bei Schiffahrtsaufgang in Ratibor 3,22 m, acht Tage später aber nur noch 1,96 m betrug, ständig zurück; schon in der ersten Märzhälfte verwehrte, obwohl die allgemeine Fahrwassertiefe noch eine Beladung der Fahrzeuge auf 1,60 m ermöglichte, eine Sandbarre unterhalb der Gröschelschleuse durch viele Tage den so ausgelasteten Talkähnen die Erreichung der freien Oder, verzögerte auch die Bergfahrt, und in der dritten Märzwoche machten sich auch Untiefen im Glogauer Bezirk bei Köben störend bemerkbar. Hier und da wurde bereits mit Ableichterungen vorgegangen, und die Schiffahrtsabteilung ließ nur noch eine Ausnutzung der für Heereszwecke zur Beladung kommenden Fahrzeuge auf 1,24 m Tauchtiefe zu. Eine gegen Ende März eingetretene vorübergehende Wasserstandsaufbesserung gestattete die Unterbrechung des Leichtergeschäfts und ermöglichte den auf der Talreise festgewordenen Kähnen die Weiterfahrt. Die Güterzuführung nach den oberen Häfen besserte sich im Laufe des Monats März, und der Umschlag bewegte sich in aufsteigender Richtung.

Ungünstige Witterungs- und Wasserverhältnisse verhinderten die Oderschiffahrt auch im zweiten Vierteljahr an der vollen Ausnutzung ihrer Leistungsfähigkeit; anhaltend trockenes Wetter verursachte ein ständiges Absinken des Wasserspiegels, und geringe Aufbesserungen Ende April und Mitte Juni konnten nur vorübergehende Wirkung ausüben. Schon Anfang April sah sich die zuständige Stelle veranlaßt, die Schiffer zur Ableichterung der in großem Umfange festliegenden Ladungen zu verhalten und die Tauchtiefen für Beladung der Kähne in den oberen Häfen vorzuschreiben beziehentlich einzuschränken, um die Ableichterungen, die dem Verkehr eine große Anzahl von Räumen entziehen, zu vermeiden oder doch möglichst zu vermindern und die Schiffahrt ständig in Bewegung zu halten. Ab Mitte Mai erfolgt diese Tauchtiefenbestimmung durch den Beauftragten Breslau der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens. Zu jener Zeit war der Wasserstand schon so weit abgefallen, daß die zulässige Tauchtiefe auf 0,95 m, kurz darauf sogar auf 0,90 m und 0,80 m festgesetzt werden mußte. Während des Niedrigwassers machten sich vor allem die Untiefen bei Ohlau, unterhalb der Breslauer Unterschleusen, im Glogauer Bezirk und bei Tschicherzig empfindlich fühlbar und erforderten Ableichterungen, die sich in Ansehung der allgemeinen Fahrwassertiefen der Oder oft noch hätten vermeiden lassen. Anfang Juni schwamm es bei Tschicherzig selbst nicht mehr mit 0,85 m, so daß die Schiffahrt, die seit Mitte Mai schon nur noch mit Unterbrechungen und auf Teilstrecken — zu Berge nur, soweit flachgehende Dampfer zur Verfügung standen, — aufrechterhalten werden konnte, als eingestellt angesehen werden mußte. Wegen plötzlichen Schiffsandranges in Fürstenberg von der Oder her und wegen großen Andranges beladener Fahrzeuge in der Richtung Breslau, die wegen Wassermangels nicht abgeschleppt werden konnten, mußte unterm 7. Juni vom Wasserbauamt Fürstenwalde die Schleusensperre des Oder-Spree-Kanals in der Richtung nach der Oder verfügt werden; diese Anordnung konnte erst am 29. Juni wieder aufgehoben werden. Um wenigstens den mit etwa 1,00 m Tauchtiefe auf der Fahrt befindlichen Kähnen die Erreichung ihres Reisezieles zu ermöglichen, entschloß sich Anfang Juni die Oderstrombauverwaltung auf Vorstellung der Schiffahrttreibenden, aufgestautes Wasser aus den Haltungen der oberen Oder abzulassen; dank dieser künstlichen Welle konnte eine große Anzahl beladener Talkähne bis nach Fürstenberg und damit in gesicherte Fahrwassertiefen vordringen; ein Teil blieb wegen Wassermangels zwischen Nettkow und Ratzdorf liegen, wurde jedoch dank der in der dritten Juniwoche eintretenden Niederschläge, die eine vorübergehende Erhöhung der zulässigen Tauchtiefe von 0,95 m auf 1,15 m ermöglichte, wieder flott und konnte die Reise fortsetzen. Mit der zunehmenden Ungunst der Wasserverhältnisse verminderte sich naturgemäß auch die Koseler Umschlagsleistung, die zu Anfang des Vierteljahres noch etwa 12 000 bis 15 000 t Kohlen fördertäglich betrug, bis zur Belanglosigkeit; in der letzten Juniwoche konnten wegen Mangels an Fahrzeugen und wegen geringer Ausnutzungsmöglichkeit der vorhandenen Kähne nur etwa 2500 t Kohlen fördertäglich in Kosel-Oderhafen verkippt werden; dieser Kahnmangel war nicht zuletzt eine Folge des Umstandes, daß sich während der Wasserklemme große Mengen an beladenen und leeren Kähnen in Stettin und Fürstenberg angesammelt hatten, mit deren Abschleppung erst mit der Ende Juni einsetzenden Wasserstandsaufbesserung begonnen werden konnte.

Ungeachtet häufiger und starker Niederschläge mußte sich die Oderschiffahrt auch im dritten Vierteljahr vielfachen Beschränkungen hinsichtlich der zulässigen Tauchtiefe unterwerfen; die vorgeschriebene Beladetiefe betrug zu Anfang des Vierteljahrs 1,16 m, mußte Mitte Juli auf 1,05 m und in der letzten Juliwoche, in der wegen Wassermangels zu Berge nur streckenweise ein Verkehr mit flachgehenden Dampfern möglich war, auf 0,90 m herabgesetzt werden. Die ausgiebigen Niederschläge wurden von dem durch die vorangegangene lange Dürre ausgetrockneten Boden gierig aufgesogen und erreichten nur zum kleinen Teil den Stromlauf; selbst zwei ziemlich dicht aufeinanderfolgende Hochwasser mit 5,32 m Höchststand in Ratibor am 30. Juli und 6,34 m Höchststand am 12. August — Hochwasser, die wegen ihrer Höhe mit vielfachen Störungen der Oderschiffahrt verbunden waren — verliefen so rasch, daß schon für die letzte Augustwoche wiederum eine Einschränkung der auf 1,50 m freigegebenen

Ladetiefe auf 1,23 m vorgesehen werden mußte. Weiterer Wasserabfall machte zu Beginn der zweiten Septemberwoche eine Herabsetzung der Tauchtiefe auf 1,15 m, im Laufe der darauffolgenden auf 1,05 m und gegen Wochenende auf 0,95 m notwendig. In der letzten Septemberhälfte konnte der Schiffahrtsbetrieb zu Berg und zu Tal, namentlich auf der Mitteloder, nur unter Schwierigkeiten und mit erheblichen Reiseverzögerungen aufrechterhalten werden, und Ableichterungen machten sich wieder erforderlich; auch Versandungen an der Einfahrt zum Oder-Spree-Kanal verursachten mehrfach Aufenthalte der Schiffahrt. Unter der Ungunst der Wasserverhältnisse, zum Teil auch unter Dampfermangel litt naturgemäß auch die Regelmäßigkeit der Kahnzuführung nach den oberen Häfen, in denen wiederholt Raummangel zu verzeichnen war; der Güterumschlag blieb aus den angeführten Ursachen auch im dritten Vierteljahr mit im Mittel etwa 5000 bis 13 000 t förder-täglich weit hinter der Leistungsfähigkeit der Umschlagsvorrichtungen zurück.

Milde Witterung gestattete der Oderschiffahrt die Aufrechterhaltung des Betriebes bis zum Schluß des Jahres; im Monat Oktober konnte dank eingetretener Wasserstandsaufbesserungen die zulässige Tauchtiefe der in den oberen Häfen zur Beladung kommenden Kähne auf 1,15 m, zeitweise auf 1,23 m und 1,35 m erhöht werden; in der letzten Oktober- und ersten Novemberwoche war volle Ausnutzung der Schiffsgefäße möglich. Infolge Trockenheit und Kälte ging der Oderwasserstand von da ab wieder zurück, so daß in der letzten Novemberwoche die Talschiffahrt bereits wieder zu Ableichterungen, namentlich im Glogauer Bezirk, gezwungen war; im Dezember ermöglichten die Wasserverhältnisse eine leidliche Ausnutzung der Fahrzeuge. Der Verkehr in der oberen Oder erfuhr in der ersten Novemberwoche eine zweitägige Unterbrechung durch Sperrung der Schleuse Oppeln wegen eines dort gesunkenen Dampfers; auch die Gröschelschleuse in Breslau mußte wegen dringender Instandsetzungsarbeiten in der Zeit vom 18. Oktober bis 1. November für den Verkehr geschlossen werden, doch hatte diese Schließung auf die Schiffsbewegung weniger Einfluß, weil die Rosenthaler Schleuse die hier durchkommenden Kähne aufzunehmen vermochte. Der Umschlag in den oberen Häfen war im letzten Vierteljahr erheblich geringer als im vorangegangenen; er schwankte zwischen 2600 bis 7500 t zu Tale täglich; beeinträchtigte am Quartalanfang Raummangel die Verladung, so litt in der zweiten Oktoberhälfte die Kohlenzuführung unter den zahlreichen Grippeerkrankungen der oberschlesischen Belegschaft, und in den Monaten November und Dezember ging die oberschlesische Kohlenförderung und damit auch die Kohlenzuweisung für den Wasserverkehr in Wirkung der politischen Verhältnisse und der nicht zur Ruhe kommenden Arbeitnehmerbewegungen auf den Gruben ständig zurück, so daß, ungeachtet milden Wetters, günstiger Wasserstände und ausreichender Verladeräume, schließlich täglich nur noch etwa 2600 t vom Waggon zum Schiff verkippt werden konnten.

Die Oderschiffahrt war im Berichtsjahre in der Hauptsache der Kohlenverschiffung zu Tale und der Erzbeförderung zu Berge gewidmet; der Verkehr in Getreide, Zucker, Metallen und anderen Massengütern blieb hinter dem früherer Jahre zurück.

Die Verladung oberschlesischer Kohle vollzog sich vornehmlich über die Umschlagsplätze Kosel-Oderhafen und Oppeln, während Breslau für den Wasserumschlag oberschlesischer Kohle und Koksgrus selbst für 65 m lange Kähne vom 1. Februar dieses Jahres ab gesperrt war; niederschlesische Kohlen wurden in beachtlichem Maße über den Maltscher Hafen in Schiffsgefäße umgeschlagen, dessen Kippen Anfang Mai für den Umschlag anderer Güter geschlossen wurden.

Die bergwärtigen Einkünfte für Oberschlesien wurden in beachtlichem Umfang auch über Oppeln den Hüttenwerken zugeführt, zum Teil in Oppeln eingelagert.

Als ein Zeichen der Verkehrssteigerung auf der Oder kann auch die Einrichtung des Umschlagshafens in Ohlau angesehen werden, der voraussichtlich im nächsten Frühjahr dem Verkehr wird übergeben werden können.

Der Frachtenmarkt. Bei Aufgang der Schiffahrt wurden die gleichen Grundfrachten bewilligt, die Ende 1917 nach der Vereinbarung zwischen der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens und der „Oder"-Kriegsschiffahrtsgesellschaft Geltung hatten, nämlich M 8,20 je Tonne Kosel—Berlin, M 7,80 je Tonne Kosel—Stettin.

In Würdigung der fortschreitenden Verteuerung aller Betriebsunkosten erhöhte die Schiffahrtsabteilung mit dem 1. März dieses Jahres die Grundfracht Kosel—Berlin auf M 8,75 je Tonne, die von Kosel nach Stettin auf 8,35 je Tonne; auch die bis dahin gültigen Frachtzuschläge für Fahrten nach Stationen über Berlin und Stettin hinaus erfuhren aus den angeführten Gründen entsprechende Steigerungen; die Kleinwasserzuschläge wurden auf

25% bei Beladung der Fahrzeuge auf 1,24 m bis 1,00 m
50% bei Beladung der Fahrzeuge unter 0,99 m festgesetzt.

Um den wechselnden Wasserständen besser Rechnung zu tragen und mit Rücksicht auf die schon im Bericht über die Oderschiffahrt erwähnte, durch den Beauftragten Breslau der Schiffahrtsabteilung erfolgende Tauchtiefbestimmung der in den oberen Häfen zur Beladung kommenden Kähne wurde ab Mitte Mai die Staffelung der Kleinwasserzuschläge geändert, wie folgt:

bei Beladung auf 1,40 m und darüber gilt die Grundfracht,
bei Beladung unter 1,40 m 10% Zuschlag zur Grundfracht,
bei Beladung unter 1,30 m 20% Zuschlag zur Grundfracht,
bei Beladung unter 1,20 m 30% Zuschlag zur Grundfracht,
bei Beladung unter 1,10 m 40% Zuschlag zur Grundfracht,
bei Beladung unter 1,00 m 50% Zuschlag zur Grundfracht.

In Fällen, in denen trotz vorschriftsmäßiger Beladung wegen Wasserabfalls dennoch Ableichterungen erforderlich waren, wurden den Schiffern die Kosten der Ableichterung erstattet.

Auf Antrag einer Anzahl Privatschiffer fanden Anfang Dezember Verhandlungen wegen Erhöhung der Talfracht vor dem Breslauer Volksrat mit den Verkehrsbeteiligten und dem Beauftragten Breslau der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens statt, in denen beschlossen wurde, in Ansehung der Lebensmittelteuerung, Steigerung der Mannschaftslöhne und Versicherungskosten und außerordentlich hoher Betriebsmittelpreise, die Grundfracht Kosel—Berlin - Oberspree auf M 10,40 je Tonne, die ab Kosel nach Stettin auf M 10,00 je Tonne zu erhöhen.

Aus denselben Ursachen, namentlich wegen der den Mannschaften für das erste Vierteljahr 1919 zugebilligten außerordentlich hohen Löhne und wegen der neuerdings erfolgten bedeutenden Kohlenpreissteigerung mußte für 1919 eine weitere Erhöhung der Grundfracht für den Talverkehr, und zwar auf M 13,50 je Tonne Kosel—Berlin - Oberspree, vorgenommen werden; auch die Zuschläge für Fahrten nach den verschiedenen Stationen werden eine durchgreifende Erhöhung erfahren müssen.

Bergverkehr. Im ersten Vierteljahr fanden in beachtlichem Umfang Erzverschiffungen ab Stettiner Lager statt; seewärtige Einkünfte fehlten in dieser Zeit, wie in allen früheren Jahren, fast gänzlich und waren auch in den Monaten April und Mai noch schwach; erst mit Beginn der Luleasaison trat eine nennenswerte Steigerung der Erzandienungen ein, doch wurde in dieser Zeit die Aufnahmefähigkeit der Oderschiffahrt durch Niedrigwasser in erheblichem Maße beeinträchtigt, so daß ein Teil der seewärtigen Einkünfte den oberschlesischen Verbrauchern auf dem Bahnwege zugeführt werden mußte; der Bergverkehr wurde dann bis in den Spätherbst ziemlich lebhaft und erfuhr erst mit Schluß der Erzverschiffungen von Lulea wieder eine Abschwächung, die noch dadurch verstärkt wurde, daß ungeachtet des Waffenstillstandes die Blockade die Schiffahrt zwischen Schweden und Deutschland lahmlegte.

Verkehrziffern.

Kosel - Oderhafen.

	1916	1917	1918
Talverkehr	2 944 730 t	1 215 242½ t	1 852 648½ t
Bergverkehr	830 505½ t	515 774 t	706 865 t
Gesamtverkehr in Kosel - Oderhafen:	3 775 235½ t	1 731 016¼ t	2 559 513½ t

Oppeln.

	1916	1917	1918
Talverkehr	101 652 t	51 689 t	189 272^{6} t
Bergverkehr	51 835 t	30 017½ t	114 994^{4} t
Gesamtverkehr in Oppeln:	153 487 t	81 706¼ t	304 272 t

Maltsch.

	1916	1917	1918
Zu Tal	153 256 t	60 366½ t	270 054 t
Zu Berg	1 506 t	1 489 t	8 403 t
Gesamtverkehr:	154 762 t	61 855½ t	278 457 t

Breslau.

	1916	1917	1918
Durchgegangen zu Berg	897 073 t	517 008½ t	832 300 t
Durchgegangen zu Tal	3 044 103 t	1 213 849½ t	2 089 279½ t
insgesamt:	3 941 176 t	1 730 858 t	2 921 579½ t
Angekommen zu Berg	58 432 t	45 043½ t	35 633½ t
Angekommen zu Tal	15 337½ t	17 182½ t	30 034 t
insgesamt:	73 769½ t	62 226 t	65 667½ t
Abgegangen zu Berg	5 313½ t	1 936½ t	609 t
Abgegangen zu Tal	831 933 t	263 063½ t	266 909½ t
insgesamt:	837 246½ t	265 000 t	267 518½ t
Durchgegangen	3 941 176 t	1 730 858 t	2 921 579½ t
Angekommen	73 769½ t	62 226 t	65 667½ t
Abgegangen	837 246½ t	265 000 t	267 518½ t
Gesamtverkehr in Breslau:	4 852 192 t	2 058 084 t	3 254 765½ t

Ziffern über den Schiffsverkehr in und durch Breslau.

	1916 Schiffe	1917 Schiffe	1918 Schiffe
Durchgegangen zu Berg	8 525	4 906	7 552
Durchgegangen zu Tal	8 896	4 784	7 699
Insgesamt durchgegangen	17 421	9 690	15 251
Angekommen zu Berg	3 337	1 675	1 601
Angekommen zu Tal	75	78	133
Insgesamt angekommen	3 412	1 753	1 734
Abgegangen zu Berg	541	366	357
Abgegangen zu Tal	2 802	1 338	1 298
Insgesamt abgegangen	3 343	1 704	1 655
Durchgegangen	17 421	9 690	15 251
Angekommen	3 412	1 753	1 734
Abgegangen	3 343	1 704	1 655
Gesamt-Verkehr	24 176	13 147	18 640

Ueber den **Fortgang der Bauausführungen zur Verbesserung der Oder** schreibt uns die Oderstrombauverwaltung wörtlich:

Im Bezirke des Bauamts für Hochwasserschutz ist die Erweiterung des Schleusenkanals in der Strecke oberhalb der Schleuse Wilhelmsruh beendet. Außer kleineren Sachen sind hier nur noch die Entwässerungsanlagen unterhalb Lanisch und in den Vinzenz-Elbing-Aeckern noch zurück, aber in der Ausführung begriffen. Die noch sonst auszuführenden Baggerungen und Bauten betreffen die Verbesserung der Vorflut. Im Bezirke der Bauleitung Ransern ist die eine Hälfte der Mittelöffnung im Grundbauwerk fast vollendet. Die Eisenarbeiten sind vergeben, die Ausführung in der Fabrik wird jetzt beginnen. Bei günstigen Wasserverhältnissen wird dieses letzte größere Bauwerk bei Breslau im Sommer 1919 vollendet werden können, und damit die Kanalisierung der Oder zum Abschluß gelangen.

Die Arbeiten für die Erweiterung des Hafens Maltsch sind begonnen; sie schritten aber bisher nur langsam vorwärts, da es an Arbeitskräften fehlte. Zu hoffen ist, daß sie im nächsten Etatsjahre beschleunigt werden können. Die Steinkipperanlage im Hafen Maltsch ist bis auf den Bahnanschluß fertiggestellt. Der Anschluß wird im nächsten Etatsjahre hergestellt werden.

Mit dem Ausbau der Oder unterhalb Breslau ist noch nicht begonnen worden. Die Bauabteilungen haben aber nunmehr ihre Tätigkeit wieder aufgenommen und sind jetzt dabei, die allgemeinen Entwürfe aufzustellen.

Die Erweiterung der Liegeplätze im Zufahrtkanal vor den Hafenbecken in Kosel-Hafen ist durchgeführt.

Die Sicherungsarbeiten an den Sturzbetten der Wehre im Oppelner Bezirk sind fortgesetzt worden.

Mit den Arbeiten zur Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse bei Ohlau ist begonnen worden.

Ueber die **Vereinstätigkeit im Jahre 1918** berichten wir nachstehendes:

Die 22. ordentliche Hauptversammlung fand am 19. Januar 1918, nachmittags 3 Uhr, im Vereinslokal, Hotel „Weißer Adler", Ohlauer Straße 10/11, statt; die Tagesordnung war die satzungsgemäße; die turnusmäßig ausscheidenden Vorstandsmitglieder, die Herren Reeder Karl Krause und Josef Schalscha, wurden wiedergewählt.

Der Vorstand konstituierte sich in der darauf folgenden Sitzung, wie folgt: Vorsitzender: Direktor Albert Thielecke, Stellvertreter: Direktor Albert Rischowski, Schriftführer: Direktor Curt Graetz, Stellvertreter: Reeder Josef Schalscha, Schatzmeister: Reeder Karl Krause, Stellvertreter: Direktor Rudolf Hanne.

Wie in den anderen Kriegsjahren, wurden auch im Berichtsjahre die Geschäfte des Schriftführers an Stelle des durch militärische Pflichten behinderten Herrn Direktor Graetz durch den stellvertretenden Vorsitzenden, Herrn Direktor Rischowski, wahrgenommen.

Für den den Vorstand in seinen Arbeiten unterstützenden Ausschuß wurden die Herren Gellert, Kensing, Kuron, Meuser, Neuendorff und Radmann wiedergewählt.

Von der Veranstaltung einer besonderen Festfeier wurde des Krieges wegen abgesehen, doch vereinigte ein gemeinschaftliches Essen im Anschluß an die Hauptversammlung die Mitglieder in geselligem Zusammensein.

Elf Monatssitzungen, sowie ferner verschiedene Sondersitzungen des Vorstandes und des Ausschusses waren der Besprechung der mehr als 500 Schriftstücke umfassenden Eingänge und ihrer Erledigung, auch der Beratung wichtiger schiffahrtlicher Fragen gewidmet; reger Gedankenaustausch wurde auch an den sonnabendlichen Verkehrsbesprechungen gepflogen. An dieser Stelle sei des interessanten Vortrages in der Februar-Monatsversammlung gedacht, in dem Herr Obermatrose Harald Thielecke, der Sohn unseres Vorsitzenden, seine Heimkehr aus Südamerika nach Deutschland auf der Bark „Tinto" in fesselnder und anschaulicher Weise geschildert hat.

Am 16. Mai wurde von Mitgliedern unseres Vereins eine Befahrung der Oder von Brieg bis Breslau, an der auch Vertreter der Wasserbaubehörden teilnahmen, unternommen. Anläßlich dieser Bereisung wurden in der Hauptsache die ungünstigen Fahrwasserverhältnisse bei Ohlau und die Versandungen an den Breslauer Unterschleusen behandelt; eine bessere Wirkung des jetzt nur bis etwa 600 m unterhalb der Schleuse Tiergarten reichenden Staues der Haltung Rattwitz und damit auch eine Verbesserung des Fahrwassers bei der Ohlauer Brücke wird von der Wasserbauverwaltung angestrebt, ein Aufhören der verkehrstörenden Breslauer Versandungen nach Fertigstellung des Ranserner Wehres erwartet.

In Mannschaftsfragen fanden die von den Schiffahrttreibenden durch die Oder-Schiffahrtskommission beim stellvertretenden Generalkommando VI. Armeekorps vorgebrachten Wünsche auf Freigabe Heerespflichtiger dank der Erkenntnis der Heeresverwaltung von der Wichtigkeit des in weitem Maße der Entlastung der Eisenbahn dienenden Schiffahrtsbetriebes weitgehende Berücksichtigung; über Mannschaftsmangel konnte im allgemeinen danach nicht geklagt werden; ein solcher Mangel machte sich nur in bezug auf das Heizerpersonal, nicht zuletzt als eine Folge der unzureichenden Ernährungsmöglichkeiten dieser Arbeitnehmerkategorie, fühlbar. Einer Anregung des Vereins beim Oberpräsidium, eine Verfügung des Inhaltes zu erlassen, daß die Mannschaften der geschleppten Kähne in Notfällen Heizerdienste auf dem Schleppdampfer verrichten müssen, um etwaige durch Heizermangel hervorgerufene Aufenthalte der Schleppzüge zu vermeiden, glaubten die zuständigen Behörden aus rechtlichen und sozialen Gründen, aber auch im Interesse der Verkehrssicherheit, wegen der unzureichenden und zum Teil unzulänglichen Besatzung der geschleppten Kähne, nicht entsprechen zu können.

Der Verein ließ sich die Besserung der Lebensmittelversorgung der schiffahrttreibenden Bevölkerung, namentlich der Heizer, ganz besonders angelegen sein; dank dieser Bestrebungen wurden denn auch Heizer und Maschinisten der Dampfer von den Behörden als Schwerstarbeiter anerkannt und ihnen die dieser Kategorie zukommenden Lebensmittelzulagen gewährt; auch konnten den Heizern Sonderzuweisungen in Fleisch, ferner sämtlichen Schiffsmannschaften solche Zuweisungen in Käse, Graupen, Teigwaren, Mehl und Suppenerzeugnissen zugeführt werden; oft konnte dies nur unter geldlichen Opfern der Schiffahrtsunternehmungen geschehen, die einen Teil der hohen Einkaufskosten auf sich nahmen, um den Mannschaften den Kauf dieser Lebensmittel zu erschwinglichen Preisen zu ermöglichen.

Regelmäßige Verteilung von kondensierter Milch an Frauen und Kinder der Oderschiffer, ebenso wie die Zuweisung von Einkochzucker verdanken die Schiffahrttreibenden der Einwirkung der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens.

Eine Umfrage der Schiffahrtsabteilung über die Lebensmittelversorgung der Schiffer konnte dahin erwidert werden,

1. daß gegen Art und Menge der verausgabten Lebensmittel nichts eingewendet werden könne,
2. daß eine Vereinheitlichung der Lebensmittelmarken-Ausgabe in der Weise erwünscht sei, daß sämtliche Marken durch die Schleusenmeistereien zur Verteilung kommen,
3. daß hie und da eine Vermehrung der Verkaufstellen angezeigt erscheine, die tunlichst in nächster Nähe der Schleusen einzurichten wären,
4. daß die Dauer der Verkaufszeiten nicht auf bestimmte Tage und Stunden beschränkt, sondern zur Vermeidung von Aufenthalten der Fahrzeuge Ausgabe der Lebensmittel an Schiffer an allen Tagen und zu allen Tagesstunden erfolgen solle,
5. daß die Schwerstarbeiterzulagen für das Maschinenpersonal der Dampfer, namentlich für die Heizer, als zu gering bezeichnet werden müssen.

Die Beschaffung von Arbeitskleidung für Maschinisten und Heizer hat den Verein auch in diesem Jahre wiederholt beschäftigt; auf eine Anfrage der Schiffahrtsabteilung über die Erfahrungen in der Beschaffung von Berufskleidung mußte erwidert werden, daß zwar die Erlangung der Bezugsscheine mit besonderen Schwierigkeiten nicht verknüpft sei, daß aber vielfach Lieferanten für die genehmigte Arbeitskleidung nicht gefunden werden könnten, häufig auch Anzüge aus Papierstoffen angeboten würden, die sich bei Versuchen nicht bewährt haben.

In der Kriegsbeschädigtenfürsorge beschäftigten sich unsere Mitglieder durch Wiedereinstellung von noch berufsfähigen Kriegsverletzten; zudem überwies der Verein einen Geldbetrag von M 500 zur Ludendorff-Spende.

Im März dieses Jahres wurde der Verein von der Handelskammer Breslau um Aeußerung ersucht, ob die Ausstellung von Anerkennungsurkunden an langgediente Angestellte und Arbeiter bei Dienstjubiläen wünschenswert erscheine; der Verein erwiderte unterm 4. Mai, daß er die Ausstellung solcher Anerkennungsurkunden für Angestellte für zweckmäßig erachte, nicht aber für Mannschaften, die solchen Urkunden nur dann Wert beilegen, wenn sie von Berufsvereinigungen erteilt werden, wie das seit Jahren vom Hamburger Verein für Flußschiffahrt geschieht und auch vom Schiffahrts-Verein schon vor längerer Zeit beschlossen wurde, wegen des Krieges aber noch nicht zur Durchführung gekommen ist.

Das in Vorbereitung begriffene Arbeitskammergesetz hat den Verein mehrfach beschäftigt, ebenso der vom Staatssekretär des Reichswirtschaftsamtes dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt zur Aeußerung übersandte Entwurf einer Bekanntmachung, betreffend den Befähigungsnachweis der Schiffer und

Maschinisten auf Binnenschiffen; in Sachen des Arbeitskammergesetzes hat sich der Verein, angeregt durch einen Schriftwechsel mit dem Schlesischen Provinzialverein für Fluß- und Kanalschiffahrt und dem Hamburger Verein für Flußschiffahrt, dahin entschieden, daß in dieser Angelegenheit zweckmäßig der Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe mit der weiteren Bearbeitung zu betrauen ist.

Die Verkehrssteuerfrage bildete wiederholt den Gegenstand der Erörterung in den Monatssitzungen und des Schriftwechsels mit Fachvereinen; vom Fachausschuß der Binnenschiffahrttreibenden beim Zentralverein, in dem auch unser Verein durch mehrere Mitglieder vertreten ist, wurde in einer am 2. Februar dieses Jahres stattgehabten Sitzung beschlossen, bei dem Herrn Finanzminister den Antrag zu stellen,

> zur Erörterung der Verkehrssteuerfrage die Oberzolldirektionen zusammenzurufen und zu diesen Verhandlungen Mitglieder des Fachausschusses für die einzelnen Stromgebiete hinzuzuziehen.

Ob und inwieweit diesem Antrage entsprochen worden ist, ist uns nicht bekannt geworden.

Auch die Frage der Umsatzsteuer hat den Verein mehrfach beschäftigt.

Die schon im vorjährigen Bericht erwähnten Anträge des Vereins auf Aufhebung oder eine die Schiffahrt befriedigende Neugestaltung des Erzausnahmetarifes sowie des Ausnahmetarifes für Kohlen von Oberschlesien nach Stettin wurden nach einem Briefe der Eisenbahndirektion Kattowitz vom 29. Januar vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten mit dem Hinweis darauf abgelehnt, daß die Eisenbahnfrachten unter den gegenwärtigen Verhältnissen keine Rolle spielen, weil der ganze Güterverkehr, soweit angängig, auf den Wasserweg verwiesen wird, außerdem der Schiffsausgleich durch Bundesratsverfügung berechtigt sei, die Höhe der Schiffsfrachten festzusetzen; unterm 5. Februar teilte die Eisenbahndirektion Kattowitz mit, daß der Erzausnahmetarif auf jederzeitigen Widerruf verlängert wird.

Erfreulich war die Mitteilung des Herrn Oberpräsidenten der Provinz Schlesien vom 15. Mai über den Beschluß des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, der Binnenschiffahrt eine Sondervertretung in einigen Bezirkseisenbahnräten, darunter auch dem Breslauer, einzuräumen, und zwar wurde für den Bezirkseisenbahnrat Breslau ein gemeinsamer Vertreter des Schiffahrtsvereins in Breslau und des Pommerschen Binnenschiffahrtsvereins vorgesehen; gewählt wurden für dieses Amt der Vorsitzende unseres Vereins, Herr Direktor Albert Thielecke, und als sein Stellvertreter Herr Direktor Otto Lange, Stettin, vom Pommerschen Binnenschiffahrtsverein; Herr Direktor Thielecke nahm auch bereits an der am 10. Oktober stattgehabten Sitzung des Bezirkseisenbahnrates Breslau teil; in dieser Sitzung wurde auch der Antrag der Staatsbahn auf Aufhebung des Erzausnahmetarifes 7 c und seine Neugestaltung beraten; es wurde indessen ein Antrag des ständigen Ausschusses mit großer Stimmenmehrheit angenommen, danach die Vorlage der Staatsbahn mit der Begründung abgelehnt wird, daß die Lebensfähigkeit der oberschlesischen Eisenhüttenindustrie bei Fortfall der Ausnahmetarife nach dem Kriege von neuem bedroht erscheine.

Um eine bessere Vertretung der Oderschiffahrtsinteressen im Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt zu erreichen, richtete der Verein unterm 24. Juli an den Zentralverein das Ersuchen, den Oderinteressenten im Vorstande des Zentralvereins entsprechende Beteiligung einzuräumen; auf die von Herrn Geheimrat Flamm erklärte Bereitwilligkeit, den Antrag im Vorstande des Zentralvereins zu unterstützen, wurden in der September-Monatssitzung die Herren Direktoren Thielecke und Rischowski gewählt und dem Zentralverein in Vorschlag gebracht; eine Entscheidung des Zentralvereins über unseren Antrag ist indessen noch nicht erfolgt.

Die von der Elbeschiffahrt angeregte Schaffung eines selbständigen Wasserstraßenministeriums, eine Frage, die vom Fachausschuß der Schiffahrttreibenden beim Zentralverein in Behandlung genommen worden ist, hat auch in unserem Verein mehrfach zur Beratung und Erörterung gestanden; der Verein hat in dieser Frage auch mit den schlesischen Reichstags- und Landtagsabgeordneten Fühlung genommen, doch konnten irgendwelche Beschlüsse in dieser Angelegenheit nicht gefaßt werden, weil die Beratungen durch die politischen Wirren unterbrochen worden sind.

Der Verein war ferner durch einige Mitglieder bei der vom Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt für den 7. September einberufenen Vorbesprechung über die Bildung eines Osteuropäischen Binnenschiffahrtskongresses vertreten.

Ein der Natur der Sache entsprechender Verkehr entwickelte sich wiederum mit der Oderstrombauverwaltung. Die an den Breslauer Unterschleusen und auch bei Ohlau wiederholt zutage tretenden und den Schiffsbetrieb empfindlich schädigenden Versandungen boten mehrfach Veranlassung zu Klagen, die schließlich auch an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet werden mußten; auch die Unterstützung der hiesigen Kriegsamtsstelle und der Schiffahrtsabteilung wurde wegen beschleunigter Beseitigung dieser Verkehrshindernisse in Anspruch genommen; am 18. Juni ließ der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten durch das hiesige Oberpräsidium mitteilen, daß seitens der Oderstrombauverwaltung alles geschehe, um die Schiffahrt aufrechtzuerhalten, sowie ferner, daß in Aussicht genommen sei, bei weiteren niedrigen Wasserständen durch Ablassen von Flutwellen aus den oberen Haltungen erforderlichenfalls das Wasser aufzuhöhen, endlich daß die Baggerungen sowohl in Breslau als auch in Ohlau mit allen Mitteln und größter Beschleunigung gefördert werden.

Auf das unterm 6. April an die Oderstrombauverwaltung gerichtete Ersuchen um Verbesserung der Oberkanäle der Schleusen Ottwitz und Janowitz ging unterm 12. gleichen Monats zusagender Bescheid ein.

Am 12. Juni wurde über eine von der Schlesischen Feuerversicherungs-Gesellschaft im Auftrage der Vereinigten Transportversicherungs-Gesellschaften ergangene Anregung an die Oderstrombauverwaltung das Ersuchen gerichtet, während des Niedrigwassers der Oder die Beseitigung der vielen im Strombett vorhandenen versetzten Anker und Hölzer zu bewirken; die Oderstrombauverwaltung ist durch entsprechende Anweisung an die in Betracht kommenden Wasserbauämter diesem Ersuchen nachgekommen.

Um das Ende Juni/Anfang Juli eingetretene Wachswasser voll auszunützen und einer möglichst großen Anzahl von Fahrzeugen Gelegenheit zu bieten, mit der Wasserwelle Breslau und die freie Oder zu erreichen, wurde die Oderstrombauverwaltung unterm 5. Juli ersucht, das Schleusengeschäft in Ohlau nicht auf den Tagesdienst zu beschränken, sondern so lange auszudehnen, als Fahrzeuge zum Schleusen zur Verfügung stehen.

Seitens der Oderstrombauverwaltung wurde unterm 6. Juli darüber Klage geführt, daß die Fahrzeuge der bergwärts hier einkommenden Schleppzüge nicht genügend schnell an die Schleusen herangeschafft werden; hierauf wurde unterm 20. Juli entgegnet, daß den bergwärts einkommenden Zügen die Weiterfahrt bis zur Schleuse verwehrt wird; im Zusammenhang damit wurde das Ersuchen ausgesprochen, den Hafenmeister anzuweisen, die Bergzüge weiter vorzulassen, als das bisher geschieht; es wurde die Bitte daran geknüpft, die sonntägliche Beschränkung des Schleusengeschäftes in Ransern aufzuheben und dort so lange zu schleusen, als Fahrzeuge vorliegen; am 3. September wurde ferner eine bessere Signalisierung der freien Schleuseneinfahrt bei Ransern angeregt und auch von der Oderstrombauverwaltung zugesagt.

Auf Anfrage der Oderstrombauverwaltung wegen Errichtung einer Trinkwasserentnahmestelle für Schiffer auf dem Carlowitz-Ranserner Deich äußerte sich der Verein unterm 6. Juli zustimmend, gleichzeitig darauf hinweisend, daß nach Fertigstellung der Staustufe Ransern zwischen Rosenthaler und Ransener Schleuse die Einrichtung von weiteren Trinkwasserentnahmestellen für Schiffer notwendig sein wird.

Am 14. Oktober wurde die Oderstrombauverwaltung ersucht, wegen Ausgestaltung der Bartschmündung und des „Roten Loches“ bei Globitschen als Winterschutzorte Geeignetes zu veranlassen; von der Behörde erging hierauf unterm 11. November der Bescheid, daß diese Ausgestaltung schon in Aussicht genommen sei, wegen des Mangels an Aufsichtspersonal und Arbeitskräften aber noch nicht durchgeführt werden konnte; unterm 18. November ersuchte der Verein erneut die Verwaltung, mit Rücksicht auf die jetzt vor sich gehenden Entlassungen Heerespflichtiger, die nicht nur den Leutemangel behoben haben, sondern die Schaffung von Arbeitsgelegenheit erforderlich machen, diese im Interesse der Schiffahrt dringend notwendigen Arbeiten baldigst in Angriff zu nehmen.

Eine die Durchfahrt an der Fürstenberger Brückenbaustelle regelnde Bekanntmachung gab Veranlassung, unterm 12. August eine Eingabe um Milderung der Verfügung an das Wasserbauamt Frankfurt einzureichen; diese Eingabe und eine an die Oderstrombauverwaltung vom 13. September wurden von der letztgenannten Behörde abschlägig mit dem Hinweis darauf beschieden, daß die vorgeschriebene Teilung der Schleppzüge im Interesse der Sicherheit des Arbeitsgerüstes und der Schiffahrt geboten sei, daß der Magistrat Fürstenberg aber gleichzeitig ersucht worden sei, einen starken Bugsierdampfer einzustellen, der den Schleppdampfern beim Durchleiten der Schleppzüge behilflich sein solle.

Unterm 14. Juni hat der Verein das Oberpräsidium gebeten, Zuschußwasser aus der Talsperre Mauer in die Oder einzuleiten; der Oberpräsident hat den Verein an den Landeshauptmann verwiesen; vom Landeshauptmann wurde indessen erwidert, daß die Talsperre in der Hauptsache dem Hochwasserschutz und der Erzeugung von Elektrizität diene; im übrigen erklärte der Landeshauptmann seine Bereitwilligkeit zu mündlichen Aufklärungen; die Aussprache ist noch nicht erfolgt, indessen soll die Angelegenheit zu gegebener Zeit weiter verfolgt werden.

Die Verhältnisse an der Fürstenberger Einfahrt in den Oder-Spree-Kanal führten gleichfalls zu einem umfänglichen Schriftwechsel mit den zuständigen Behörden. Ein unterm 10. April an die Schiffahrtsabteilung Berlin gerichtetes Ersuchen, die zur Hilfeleistung zwischen den Fürstenberger Schleusen stationierten Dampfer in Zeiten, in denen günstige Witterung oder schwacher Verkehr die Dampferhilfe entbehrlich machen, zwecks Verminderung der Schiffahrtskosten zurückzuziehen, wurde unterm 17. April mit der Begründung abgelehnt, daß ein dauerndes Aufrechterhalten des Schleppbetriebes in den Fürstenberger Schleusenhaltungen notwendig sei.

Am 8. Juni wurde das Wasserbauamt Fürstenwalde telegraphisch ersucht, Vorkehrungen für ungehinderte Einfahrt der mit der Spülwelle aus der oberen Oder talwärts vordringenden Kähne zu treffen.

Am 13. September wurde das Wasserbauamt Fürstenwalde telegraphisch um Beseitigung von Versandungen an der Fürstenberger Kanaleinfahrt ersucht; im Anschluß an dieses Telegramm entwickelte sich ein längerer Schriftwechsel, in dem auch vom Wasserbauamt Fürstenwalde die Verbesserungsbedürftigkeit der Einfahrtsverhältnisse anerkannt und Beseitigung der Uebelstände zugesagt wurde; auch mit der Schiffahrtsabteilung wurden in dieser Angelegenheit Verhandlungen geführt.

Gegen die vom Wasserbauamt Fürstenwalde geplante Verkürzung der Schleusenbetriebszeiten während der Wintermonate wurde Einspruch erhoben und empfohlen, die Verkürzung durch Einstellung von Doppelmannschaften und Frauen zu vermeiden. Unterm 11. November richtete der Verein an das Wasserbauamt Fürstenwalde erneut das Ersuchen, das Schleusengeschäft in Fällen starken Andranges auch über die festgesetzte Zeit auszudehnen, um Rang und Aufenthalte der Fahrzeuge zu vermeiden.

Auf Anfrage der Schiffahrtsabteilung vom 5. Juli erwiderte der Verein unterm 6. Juli, daß es im Oderverkehr üblich und Gebrauch sei, daß die Mannschaften der Schleppkähne bei der Bebunkerung des Dampfers unentgeltlich helfen.

Zu einer Rundfrage der Handelskammer Breslau vom 8. Juli äußerte sich der Verein gutachtlich unterm 26. Juli dahin, daß in der Schiffahrt Bureauschluß vor 7 Uhr abends zur Vermeidung von Fahrzeitsverlusten unmöglich sei. Eine Anfrage der Handelskammer Breslau vom 18. Dezember wurde dahin erwidert, daß in den Schiffahrtsbetrieben im Frieden täglich 9 bis 10 Stunden gearbeitet worden ist, daß einzelne Firmen an Sonntagen gar keine Tätigkeit gestattet, andere zur Erledigung der wichtigsten Einläufe eine vormittägliche Geschäftszeit von etwa zwei Stunden unterhalten haben.

Mitte und Ende Dezember wurden der Handelskammer auf Anfrage für das Demobilisierungsamt Berichte über die wirtschaftliche Lage der Oderschiffahrt und des Arbeitsmarktes erstattet.

Der Verein äußerte sich ferner auf Anfrage der Schiffahrtsabteilung gutachtlich über Frachtzuschläge für Koks, über Arbeiter- und Lohnverhältnisse in der Oderschiffahrt, und auf Anfrage der Kriegsamtsstelle Breslau über Maßnahmen zur Vermeidung der Beraubung von Kohlenladungen.

Auf Veranlassung der Schiffahrtsabteilung Berlin nahm Herr Direktor Rischowski Anfang August an einer mehrtägigen Donaufahrt zum Studium der Nachtfahrten teil, deren Einführung unter künstlicher Beleuchtung auch für die Oderschiffahrt von der Schiffahrtsabteilung in Aussicht genommen wurde; nach Anhörung schiffahrttreibender Mitglieder unseres Vereins sprach sich Herr Direktor Rischowski jedoch gegen Einführung der Nachtfahrten auf der Oder aus, weil auf der Oder selbst im Spätherbst noch mittlere Fahrzeiten von 19 bis 20 Stunden täglich erreicht werden, eine darüber hinausgehende Arbeitszeit den Mannschaften unter heutigen ungünstigen Ernährungsverhältnissen aber nicht zugemutet werden könne, ganz abgesehen davon, daß die Einstellung doppelter Besatzung an dem Raummangel auf den Dampfern scheitere, die von einer solchen Einführung erwarteten wirtschaftlichen Vorteile auch in keinem Verhältnis stehen würden zu den dafür notwendigen Aufwendungen und zu den Gefahren, die mit einem solchen Nachtbetrieb auf der immerhin schmalen, starke Krümmungen aufweisenden und durch Buhnen eingeengten Oder verbunden sind.

An der am 30. April dieses Jahres stattgehabten mit einer Befahrung der Oder von Bartheln bis Ransern verbundenen Wasserstraßenbeiratssitzung nahmen die Herren Direktoren Thielecke und Neuendorff teil.

Im November wurde von der Handelskammer Breslau in Ansehung der neugeschaffenen politischen Lage die Bildung eines wirtschaftlichen Beirates beschlossen, der den Volksrat in den Fragen des Wiederaufbaues des Wirtschaftslebens unterstützen und die Schwierigkeiten der Uebergangszeit, die sich vor allem bei der Demobilmachung, der Regelung der Volksernährung und des Verkehrs ergeben, beseitigen helfen sollte; aus unserem Verein wurden in diesen Beirat Herr Direktor Thielecke, als sein Stellvertreter Herr Direktor Neuendorff gewählt.

Die Neugestaltung der politischen Verhältnisse war auch die Ursache zur Bildung des Berliner Schiffahrtsrates, der unter anderem auch an unseren Verein mit der Anregung herangetreten ist, sich seinen Bestrebungen anzuschließen; in dieser Frage entwickelte sich ein Schriftwechsel mit dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, der es, um Verwirrung und Zersplitterung zu vermeiden, für zweckmäßig hält, einzig und allein den beim Zentralverein bestehenden Fachausschuß als die allseitig anerkannte Vertretung der deutschen Binnenschiffahrt zu bezeichnen.

Im Frühjahr dieses Jahres fanden Verhandlungen unserer verkehrsbeteiligten Mitglieder mit den Vereinigten Transport-Versicherungs-Gesellschaften statt, in deren Verlauf Vereinbarungen über die Höhe der Winterbewachungskosten, über die Kosten des Herein- und Herausschleppens aus den Winterhäfen und über die Orte an der Oder getroffen wurden, die als Winterschutzplätze im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes anzusehen sind; nach diesen Vereinbarungen sollen die unteren Schleusengräben der oberen Oder nur dann als Sicherheitshäfen anerkannt werden, wenn von der Oderstrombauverwaltung die Anweisung erteilt wird, daß ein im Strom befindliches Fahrzeug wegen Frostgefahr in den Schleusengraben gelegt wird.

Ein in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen veröffentlichter Artikel „Leistungsfähigkeit von Eisenbahn und Schiffahrt“, sowie ferner ein Artikel von Rank in der Wirtschaftszeitung der Zentralmächte „Die Bedeutung der Binnenwasserstraßen für den mitteleuropäischen Verkehr“, Artikel, die geeignet waren, Wert und Bedeutung der Binnenschiffahrt in Frage zu stellen und in den beteiligten Kreisen falsche Anschauungen über Wesen und Bedeutung der Binnenschiffahrt zu erwecken, veranlaßten den Verein zur Abfassung von Erwiderungen, die in verschiedenen Tages- und Fachzeitungen Veröffentlichung fanden.

Die Einführung schleusengerechter Züge auf der oberen Oder, die den Verein schon in früheren Jahren mehrfach beschäftigte, bildete auch in diesem Jahre wiederholt den Gegenstand von Verhandlungen zwischen den Verkehrsbeteiligten, der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens und dem Herrn Oberpräsidenten.

Am 23. Dezember wurde unser Verein von der Schiffahrtsabteilung um Aeußerung darüber angegangen, welche Arbeiten im Stromgebiet der Oder während des Krieges in der Hauptsache wegen Personalmangel zurückgestellt wreden mußten, aber besonders dringend sind und für baldige Ausführung in Frage kämen; der Schiffahrtsabteilung wurde unterm 30. Dezember erwidert, daß allen anderen Arbeiten in der Dringlichkeit vorangehen: 1. das Stauweiher zu Ottmachau, 2. die Regulierung des Niedrigwasserstandes der Mitteloder; ferner an Arbeiten von örtlicher Bedeutung: 1. Beseitigung der unterhalb der Schleuse Tiergarten vorhandenen ungünstigen Stromverhältnisse, 2. Fertigstellung der Ransener Staustufe.

Aus dieser Zusammenstellung unserer an den verschiedensten Stellen betätigten Bestrebungen zur Hebung des Verkehrs und zur Verbesserung der Oderwasserstraße werden unsere Freunde und die Oderverkehrsbeteiligten die Ueberzeugung und die Erfahrung gewinnen, daß von unserem Verein trotz aller Hindernisse durch Krieg und Volksbewegung nichts verabsäumt worden ist, um unseren Heimatfluß für die mögliche Höchstleistung geeigneter zu machen und vorhandene und immer wieder auftretende Verkehrsschwierigkeiten zu beseitigen.

Bremer Kanalverein. Der Bremer Kanalverein hielt unter dem Vorsitz des Herrn J. H. W. Busch am 31. März 1919 im Hause Schütting seine ordentliche Mitgliederversammlung ab. Dem gedruckt vorliegenden Jahresbericht ist zu entnehmen, daß die Zahl der Mitglieder sich am 31. Dezember 1918 auf 408 beläuft. Der Vorstand äußert sich ferner dahin, daß gerade auf dem Gebiet des Verkehrswesens Deutschland unmittelbar vor der Erledigung dringendster Aufgaben stehe. Die Ueberführung der Eisenbahnen und der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in die Verwaltung des Reiches und der Ausbau eines einheitlichen Verkehrsnetzes könne nicht mehr hinausgeschoben werden.

Nach Entgegennahme der Rechnungsablage und der Neuwahl eines Rechnungsprüfers wurde die nachstehende Entschließung zur Wasserstraßenpolitik einstimmig angenommen:

Der Bremer Kanalverein erblickt in einer einheitlichen deutschen Verkehrspolitik, die der Bedeutung der Wasserstraßen gerecht wird, dadurch den gesamten Güteraustausch fördert und die Dezentralisation der Industrie ermöglicht, eine der wesentlichsten Aufgaben für den Wiederaufbau der deutschen Volkswirtschaft. Für das gesamte deutsche Wirtschaftsleben nach dem Kriege ist die geregelte und umfassende verkehrswirtschaftliche Erschließung des Binnenlandes, die die deutschen Seehäfen als Stapelplätze und Rohstoffmärkte stärkt und somit ihre Anziehungskraft für Handel und Schiffahrt hebt, eine unerläßliche Voraussetzung. Daher fordert der Bremer Kanalverein für die zukünftige Wasserstraßenpolitik:

1. Die Schaffung eines einheitlichen deutschen Wasserstraßennetzes für den Verkehr mit 1000-t-Schiffen durch Ausbau der Ströme sowie durch die Anlage von bauwürdigen Kanälen.
2. Den Bau des Kanals Bramsche—Bremen—Stade—Hamburg, um die kürzeste und wirtschaftlichste Verbindung zwischen dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und den deutschen Nordseehäfen herzustellen.
3. Die Vollendung des Mittellandkanals durch Verlängerung des Rhein—Weser-Kanals zur Elbe, und zwar im Zuge der Südlinie, um wirtschaftlich wertvolle Gegenden für den Wasserverkehr zu erschließen.
4. Den Bau von weiteren Talsperren in den Quellgebieten der Weser und die Schaffung einer Verbindung zwischen Weser und Donau durch den Werra-Main-Kanal.
5. Die Uebernahme der dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen in die Verwaltung des Reiches.

Wir entnehmen dem Bericht des Vorstandes über das Geschäftsjahr 1918 folgendes:

Die Neugestaltung, die der Bremer Kanalverein im Jahre 1917 erfahren hatte, und die eine erhebliche Erweiterung seines Aufgabenkreises wie eine Vermehrung seiner Tätigkeit nach sich zog,

wirkte auch zu Beginn des Geschäftsjahres 1918 belebend fort. Das in Aussicht stehende Ende des Krieges rückte die Verwirklichung großer wirtschaftlicher Pläne in greifbare Nähe. Namentlich auf dem Gebiete der Wasserwirtschaft fanden sich, gestärkt durch die verkehrswirtschaftlichen Erfahrungen des Krieges, die Verfechter weitschauender Kanalpläne zusammen, um ihre Gedanken über den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes in die Tat umzusetzen. Unserem Vereine fiel dabei die Aufgabe zu, die bremischen Interessen mit allem Nachdruck zu fördern. Wir haben daher, ohne bereits in eine umfassende Werbetätigkeit einzutreten, die erheblichen wirtschaftlichen Vorteile des Bramscher Kanals in maßgebenden Kreisen zur Geltung gebracht und an der Vervollständigung und Verbesserung der technischen Lösung wie der Verkehrsberechnung ständig gearbeitet. Daneben sind wir für die sofortige Vollendung des Mittellandkanals eingetreten und haben dabei nach eingehender Prüfung des neu vorgelegten Materials uns für die Verlängerung des Rhein-Weser-Kanals zur Elbe im Zuge der Südlinie ausgesprochen. An den Arbeiten über einen Werra-Main-Kanal haben wir tätigen Anteil genommen und unter Verständnis für die abweichenden Wünsche der süddeutschen Staaten die nationale Bedeutung der Stärkung der deutschen Nordseehäfen immer wieder betont.

Der unglückliche Ausgang des Krieges und die schweren Erschütterungen der Revolution haben dann der so aussichtsreich begonnenen Arbeit ein plötzliches Ziel gesetzt. Der wirtschaftliche Niederbruch unseres Vaterlandes und die starke Schwächung seines politischen Ansehens ließen es zweifelhaft erscheinen, ob wir die zur Durchführung der von uns gewünschten deutschen Wasserstraßenpolitik erforderliche finanzielle und wirtschaftliche Kraft behalten würden. So hat auch unser Verein zunächst davon Abstand nehmen müssen, in eine gründliche und großzügige Werbetätigkeit für die Verwirklichung seiner weitgesteckten Ziele einzutreten, um namentlich mit Rücksicht auf die besondere Eignung der Kanalbauten als Notstandsarbeiten abzuwarten, in welcher Form und bei welchen maßgebenden Stellen er am sichersten Erfolg erzielen kann. Diese zuwartende Stellung kann nur kurze Zeit währen. Gerade auf dem Gebiete des Verkehrswesens stehen wir unmittelbar vor der Erledigung dringendster Aufgaben, die unsere ganze Kraft voll in Anspruch nehmen werden. Die Ueberführung der Eisenbahnen wie der dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen in die Verwaltung des Reiches und der Ausbau eines einheitlichen Verkehrsnetzes können nicht mehr hinausgeschoben werden. Für den Wiederaufbau der deutschen Volkswirtschaft wird den Verkehrsverhältnissen im Inlande größte Bedeutung beizumessen sein. Bei der Lösung dieser entscheidenden Fragen mitzuwirken und dabei mit allem Nachdruck die bremischen Wünsche zu vertreten, ist die Aufgabe des Bremer Kanalvereins, dessen Tätigkeit daher heute mehr denn je für das Gedeihen Bremens viel bedeuten kann.

Im einzelnen haben wir das Folgende zu berichten:

Die Zahl der Mitglieder betrug am 1. Januar 1918 412, ausgetreten sind im Laufe des Geschäftsjahres 10, beigetreten 6, so daß die Zahl der Mitglieder sich am 31. Dezember 1918 auf 408 beläuft. — Es liegt im dringenden Interesse der bremischen Wasserstraßenpolitik, daß alle an ihr interessierten Personen sich unserm Verein anschließen. Wir richten daher erneut an unsere Mitglieder die Bitte, in ihrem Bekanntenkreise für uns tatkräftig zu werben.

Die ordentliche Mitgliederversammlung des Vereins fand am 21. Februar 1918 im Hause Schütting statt. Ueber ihren Verlauf sind die Mitglieder durch einen gedruckten Bericht unterrichtet worden.

Der Vorstand trat während des Geschäftsjahres zu vier Sitzungen zusammen. Ein engerer, aus dem Vorstand gebildeter Arbeitsausschuß, dem die Herren J. H. W. Busch, Senator Dr. Apelt, Oberbaurat Dr. Suling, Direktor Dr. Dronke, Direktor Petzet, Syndikus Rösing, Syndikus Michelau, John und der Geschäftsführer angehören, tagte dagegen häufiger, nahezu regelmäßig 14tägig, um die laufenden Vereinsarbeiten zu erledigen.

Der Geschäftsführer Herr Dr. Paul Grabein trat nach einjähriger Tätigkeit für den Kanalverein am 30. Juni 1918 von dieser Stellung zurück, um Syndikus des Vereins Hamburger Reeder zu werden. An seine Stelle berief der Vorstand den Dezernenten der Lebensmittelkommission Herrn Hermann Wenhold zum Geschäftsführer, der diese Tätigkeit zunächst im Nebenamte wahrnimmt.

Auch im verflossenen Geschäftsjahr hat es der Vorstand für seine Hauptaufgabe angesehen, für die bremischen Kanalpläne durch geeignete Veröffentlichungen sowie durch Beteiligung an den Tagungen von Vereinen, die ähnliche Ziele verfolgen, zu wirken. Im Mai wurde eine vom Geschäftsführer verfaßte Denkschrift über „Unsere Binnenwasserstraßen und die deutschen Nordseehäfen" an die Mitglieder sowie an die in Betracht kommenden Behörden, interessierte Körperschaften und maßgebende Persönlichkeiten in Handel und Industrie, wie hervorragende Vertreter von Volkswirtschaft und Technik versandt. Daneben haben der Geschäftsführer sowie einige Mitglieder des Arbeitsausschusses in Tageszeitungen und Zeitschriften die vom Verein vertretenen Wünsche hinsichtlich der Gestaltung unserer Binnenwasserstraßen ausführlich dargelegt. Die in Aussicht genommene umfangreiche Vortragstätigkeit des Geschäftsführers konnte nicht zur Durchführung gelangen, da zunächst das gesamte öffentliche Interesse durch den Krieg und später durch die Umwälzungen der Revolution in Anspruch genommen war. Aus dem gleichen Grunde haben wir auch von der Einberufung der geplanten Mitgliederversammlungen Abstand nehmen müssen und sind dadurch an der Durchführung eines wesentlichen Teiles unserer Vereinsarbeit, der Aufklärung weitester bremischer Kreise über die Bedeutung unserer Wasserstraßenpolitik für das Reich und Bremen, verhindert worden. Wir haben jedoch die Tagungen der nachstehenden Vereine, deren Mitglied wir sind, besucht und dabei Gelegenheit genommen, in der Aussprache die bremischen Forderungen zu vertreten:

20. März 1918: Versammlung des Ausschusses des projektierten Kanals Vegesack—Stade—Brunshausen in Bremervörde;

26. Juni 1918: Außerordentliche Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt in Berlin;

16. Juli 1918: 34. Versammlung der Freien Vereinigung der Weser-Schiffahrts-Interessenten in Hannover;

31. August 1918: Hauptversammlung des Werra-Kanalvereins in Minden.

Der im August 1918 gegründeten Mitteldeutschen Wasserstraßen-Vereinigung, mit dem Sitz in Magdeburg, ist der Bremer Kanalverein als Mitglied beigetreten. Damit erhöht sich die Zahl der Vereine, deren Mitglied wir sind, auf 15.

Jahreshauptversammlung des Ruhrvereins.

Der Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V. hielt seine zahlreich besuchte diesjährige Hauptversammlung am 19. Mai in Witten ab. In seiner Begrüßungsansprache wies der erste Vorsitzende Oberbürgermeister Laue-Witten auf die schweren Zeiten hin, die auch den Ruhrverein in seiner Betätigung und Werbearbeit manchmal behindert hätten. Anschließend erstattete der Geschäftsführer, Dr. jur. et phil. Ismer, den Geschäftsbericht. Einleitend schilderte der Redner die Vereinstätigkeit in den zwölf Jahren seines Bestehens (1907—1919). Von den drei Bauabschnitten für die Ruhrschiffbarmachung geht der erste, Ruhrort—Mülheim, inzwischen seiner Vollendung entgegen, der zweite Abschnitt, Mülheim—Witten, konnte im Entwurf schon im Jahre 1914 der Staatsregierung zur Prüfung eingereicht werden, während der dritte Abschnitt, Witten—Hagen bzw. Westhofen—Schwerte, hoffentlich bis zum Herbst fertiggestellt wird. Seine Haupttätigkeit entfaltete der Ruhrverein in den Jahren 1909 bis 1914, während welcher Zeit sich Mitgliederzahl und Jahresbeiträge fast verzehnfacht haben. Die folgenden Kriegsjahre brachten dem Verein zwar hierin keine wesentliche Einbuße, doch mußte er seine Aufklärungs- und Werbetätigkeit in der breiteren Oeffentlichkeit wesentlich einschränken und nur auf den inneren Ausbau seiner Pläne den Hauptwert legen. Dies ist denn auch in ausgedehntem Maße geschehen. Die mannigfachen und interessanten Einzelheiten aus dieser zwölfjährigen Vereinsgeschichte sollen in einer demnächst erscheinenden Vereinsschrift „Zwölf Jahre Ruhrverein" niedergelegt werden. Die Ergebnisse der Entwurfsbearbeitung für den gesamten Ruhrstrom werden in einer weiteren Vereinsschrift „Die neue Ruhrschiffahrtsstraße" geschildert.

Ueber die Tätigkeit im letzten Geschäftsjahr berichtete der Geschäftsführer weiter, daß die Vereinspläne trotz mancher, durch den Krieg hervorgerufenen Schwierigkeiten und Hemmungen erfreulich gefördert werden konnten. Die Vermessung der Ruhr oberhalb Wittens, die zum letzten Mal vor zirka 100 Jahren erfolgte, wurde durchgeführt und dafür eine Grundlage für die jetzt im Sommer erfolgende Entwurfsbearbeitung geschaffen. Der Ruhrverein befaßte sich sodann eingehend mit der Aufnahme seiner Pläne in das Wasserstraßenprogramm, das von der Regierung im vergangenen Herbst angekündigt worden ist. Der Krieg hat bekanntlich überall die Erkenntnis vermittelt, daß der Ausbau unserer Wasserstraßen für Massengüter neben einem leistungsfähigen Eisenbahnnetz erforderlich ist, und aus dieser Notwendigkeit heraus wird gegenwärtig im Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine Denkschrift über die in Frage kommenden Schiffahrtsstraßen bearbeitet. Die Vereinsleitung wird sich auch weiter mit aller Tatkraft für die Dringlichkeit seiner Pläne einsetzen. — Die veränderte Finanzlage des Staates jetzt nach dem Kriege hat ferner die Prüfung angezeigt erscheinen lassen, ob der Ruhrverein im Wege der Selbsthilfe durch Bildung einer Ruhrschiffahrtsgenossenschaft schneller zu seinem Ziele gelangen wird. Auch diese Frage ist in mehreren Vorstandssitzungen in allen Einzelheiten beraten worden, eine Genossenschaftssatzung wurde ausgearbeitet und ein etwaiger Anschluß an den Ruhrverband vorbereitet.

Im Gesamtergebnis kann man also auch auf die Ergebnisse des verflossenen Vereinsjahres mit Befriedigung zurückblicken, die Vereinspläne konnten trotz der ungünstigen Zeiten gedeihlich gefördert werden. Seine volle Tätigkeit wird der Ruhrverein allerdings erst nach Klärung unserer politischen Verhältnisse aufnehmen können. Bis dahin gilt es, mutig weiter zu schaffen, um zu gegebener Zeit mit abgeschlossenen Plänen und durchgearbeiteten Vorschlägen an die maßgebenden Stellen heranzutreten.

An sonstigen größeren Arbeiten hat der Verein im Berichtsjahr die Voruntersuchungen über die Schaffung eines zusammenhängenden Wasserstraßennetzes im Industrieringkanal erfreulich fördern können, so daß in der letzten Vorstandssitzung die Vergebung eines allgemeinen technischen Entwurfs beschlossen wurde.

Sodann erstattete Bergschuldirektor Professor Heise-Bochum einen ausführlichen Bericht über ein von ihm im Auftrage des Vereins ausgearbeitetes „Gutachten über den Einfluß der Schiffbarmachung der Ruhr auf den Bergbau im Flußgebiet". Den interessanten Darlegungen sei folgendes entnommen:

Im Hinblick auf die Schiffbarmachung der Ruhr kommen in der Hauptsache nur die zwischen Werden und Witten belegenen Bergwerksfelder in Betracht. Die Abgrenzung des Gebietes ergibt sich nach Westen, Süden und Osten ungezwungen aus dem natürlichen Kohlenvorkommen. Für die nördliche Begrenzungslinie mußte das praktische Bedürfnis der Zechen und die Anschlußmöglichkeit an die kanalisierte Ruhr entscheidend sein. Karten veranschaulichen das in Frage kommende Gebiet. In diesem tritt hauptsächlich Magerkohle auf, aber auch die Fettkohle ist in nicht unbeträchtlichen Mengen vorhanden. Die Vorbedingungen für den Bergbau im engeren Bezirke der Ruhr sind teils ungünstig, teils günstig. Ungünstig wirken der geringe Kohlenreichtum des Magerkohlengebirges, die geringe Nachhaltigkeit des Bergbaues nach der Tiefe zu, die starken Wasserzuflüsse und die Zersplitterung des Feldesbesitzes. Günstige Vorbedingungen sind die Möglichkeit der schnellen Inbetriebnahme des Bergwerks, niedrige Anlagekosten, schlagwetterfreie Flöze und ein alter, seßhafter Arbeiterstamm. Die Kohlenvorratsberechnung für das in Frage kommende Gebiet ergibt insgesamt 808 Millionen t, wovon auf die zurzeit betriebenen Gruben 663 Millionen t und auf die zurzeit nicht betriebenen Bergwerke 145 Millionen t entfallen. Der Vorrat besteht mit 627 Millionen t aus Mager- und mit 181 Millionen t aus Fettkohle. Gas- und Gasflammkohle ist nicht vorhanden. Die in Betracht gezogene Feldesfläche umfaßt 219 Millionen qm, sodaß auf 1 qm 3,7 t Kohle entfallen. Wahrscheinlich wird sich der wirkliche Vorrat wegen der vorsichtigen Schätzung auf 900 Millionen t erhöhen. Wegen der bestehenden Wasserschwierigkeiten ist es aber richtiger, mit der niedrigeren Zahl zu rechnen. Unter Zugrundelegung der 1913 schon erreichten Förderung reicht der Vorrat für 100 Jahre aus. Die in Vorbereitung befindliche Ueberführung des Bergbaues in eine nach gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten betriebene Industrie wird dem Ruhrbergbau vielleicht in zweierlei Beziehungen zu Hilfe kommen können: einmal in der Erleichterung der steuerlichen Lasten gegenüber dem wirtschaftlich stärkeren Bergbau des Nordens und zweitens in der endgültigen völligen Beseitigung der unwirtschaftlich kleinen Geviert- und Längenfelder.

Im ganzen kann man also auch mit diesem Ergebnis, vor allem auch hinsichtlich der gewaltigen noch lagernden Kohlenmengen, durchaus zufrieden sein, denn nach hundertjähriger Inbetriebnahme wird sich bei den sonstigen günstigen Verkehrsbedingungen die neue Ruhrschiffahrtsstraße nicht nur voll verzinst haben, es werden vielmehr durch den neuen Verkehrsweg noch andere Großgewerbe in das Flußgebiet gezogen sein, die sein wirtschaftliches Gedeihen auch für fernere Zeiten gewährleisten.

Im Anschluß an die Berichte wurde der geschäftliche Teil erledigt, den Bericht der Rechnungsprüfungs-Kommission erstattete Buchdruckereibesitzer Pott-Witten, die Jahresrechnung wurde in Ordnung befunden und dem Kassenwart sowie dem Vorstand einstimmig Entlastung erteilt. Die Wahlen ergaben im allgemeinen die Wiederwahl des bisherigen Vorstandes, des Ehrenausschusses und der Rechnungsprüfungs-Kommission. Neu hinzugewählt wurden noch: Kaufmann Karl Berger-Witten, Generaldirektor Bergmeister Hoppstädter-Bochum, Syndikus Dr. Schmitz-Duisburg, Regierungs- und Beirat Thomas-Duisburg, Landrat Luckhaus-Hörde, Landrat Dr. Schöne-Essen, Abg. Generaldirektor Vögler-Dortmund, Abg. Hue-Essen, Geschäftsführer Gerstein-Hagen, Bürgermeister Rohrmann-Schwerte.

Zum Schluß wurde auf Vorschlag des Fabrikanten Ebeling-Westhofen nachfolgende Entschließung unter allgemeiner lebhafter Zustimmung angenommen:

„Der Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr, E. V., Sitz Witten, kann in diesem Jahre auf eine zwölfjährige Tätigkeit zurückblicken. Die Schiffbarmachung der unteren Ruhr bis Mülheim, durch die Stadt Mülheim gefördert, geht ihrer baulichen Vollendung entgegen, der Entwurf für die mittlere Ruhr bis Witten konnte noch vor dem Kriege im Jahre 1914 der Staatsregierung zur Prüfung eingereicht werden, während die Entwurfsbearbeitung für die Ruhr oberhalb Witten voraussichtlich noch im Herbst 1919 zum Abschluß gelangt. Auch die neuerdings aufgenommenen Bestrebungen zur Schaffung eines in sich abgeschlossenen Wasserstraßennetzes für das niederrheinisch-westfälische Industriegebiet im Industrieringkanal wurden durch Vergebung eines allgemeinen Entwurfs für die neue Verbindungsstraße gefördert. Die Vereinsarbeiten wären noch weiter gediehen, wenn nicht der verflossene Krieg dem Verein in mancher Beziehung Hemmungen und Beschränkungen in seiner Tätigkeit auferlegt hätte. Durch die Erfahrungen des Krieges ist jedoch in verkehrswirtschaftlicher Beziehung die Erkenntnis allgemein durchgedrungen, daß neben einem ausgebauten Eisenbahnnetz auch ein leistungsfähiges Wasserstraßensystem für Massengüter, wie es andere Länder schon längs besitzen, unbedingt nötig ist. Ueberall, in Nord und Süd, Ost und West, erheben sich daher einflußreiche Stimmen zur tatkräftigen Förderung einer neuzeitlichen, auf den Erfahrungen des Krieges beruhenden Wasserstraßenpolitik.

Die diesjährige, von zahlreichen Vertretern aus Verwaltung und Industrie, Handel und Gewerbe besuchte 12. Hauptversammlung des Ruhrvereins beschließt daher einstimmig die tatkräftige Weiterförderung seiner Vereinspläne unter Benutzung aller zu Gebote stehenden Mittel. Nach Friedensschluß und Klärung unserer Wirtschaftslage werden dann die durchgearbeiteten Gesamtentwürfe der Staatsregierung zur Prüfung und möglichst unverzüglichen Genehmigung eingereicht.

Die wirtschaftliche Lage im engeren Ruhrbecken ist trotz seiner gewaltigen, noch vorhandenen Kohlenschätze (über 800 Millionen Tonnen), seiner arbeitsamen Industriebevölkerung und seinen ausgedehnten Siedelungsmöglichkeiten andauernd so bedrohlich, daß jedes Jahr der Verzögerung seiner Wasserstraßenpläne dem ehedem blühenden Industrieland unersetzlichen, weiteren Schaden bringen würde."

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt, Schiff- und Wasserbau

Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrt-Gesellschaft, Köln. Für das Jahr 1918 hat sich nach 116 850 M Abschreibungen ein Gewinn von 20 093 M ergeben.

Raab, Karcher & Cie, G. m. b. H., Karlsruhe. Der Gesellschaftsvertrag ist geändert. Karl Link und Hans Gattenhof haben jetzt Gesamtprokura für die Hauptniederlassung.

Reederei Karl Schönherr, Spandau. Die Firma ist erloschen.

Rhenania Speditions-Gesellschaft m. b. H., vorm. Leon Weiß, Mannheim. In Ludwigshafen ist eine Zweigniederlassung errichtet.

Roland Bootswerft G. m. b. H., Charlottenburg. Gegründet am 8. April mit 40 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Walter Fröbus.

Rothenbücher, Maaß & Lüdicke G. m. b. H., Hamburg. An Gustav Vollmann in Berlin ist Prokura erteilt.

Schiffahrtsgesellschaft Westfalen G. m. b. H., Hannover. Wilhelm Wethfessel, Gustav Link und Albert Merseburg erhalten Gesamtprokura.

Schiffahrtzeitung (Rheinisch-Holländische), Duisburg-Ruhrort. Inhaber Kaufmann Hermann Fleischhauer.

Schiffseigner - Genossenschaft für Binnenschiffahrtsbetrieb e. G. m. b. H., Hamburg. Gegründet am 19. März 1919, Haftsumme 10 M für den Anteil, Höchstzahl der Anteile 5, Vorstand F. R. Müller, F. W. Zimmerman, A. C. Heenemann, F. H. Böttge.

Schiffswerfte und Maschinenfabrik vorm. Janssen & Schmilinsky. A.-G., Hamburg. Für 1918 wurden 115 078 M Abschreibungen vorgenommen und auf 300 000 M altes Kapital 10 % Dividende verteilt.

Schiffswerft Oldenburg A.-G., Nordenham. Für 1918 ergab sich ein Gewinnsaldo von 4954 M. Direktor Hans Lübbert in Cuxhaven ist neu in den Aufsichtsrat gewählt.

Schiffswerft von Henry Koch A.-G., Lübeck. Die Abschreibungen für 1918 stellen sich auf 247 438 M, der Reingewinn auf 248 251 M. Die Dividende beträgt 6 % von 3 600 000 M.

Schlesische Dampfer-Compagnie Berliner Lloyd A.-G., Breslau. Nach 860 086 M Abschreibungen ergab sich für 1918 ein Reingewinn von 661 121 M. Die Dividende beträgt 7 ½ % von 7 000 000 M. Aus dem Aufsichtsrat schieden aus Generaldirektor Ballin durch Tod und Bergrat Gothein infolge seiner Ernennung zum Reichsminister.

Speditions-Verein A.-G., Wallwitzhofen. Der Reingewinn für 1918 betrug 178 996 M, die Dividende 10 % von 1 000 000 M. Constantin Brandt und Friedrich Hüllweck erhielten Gesamtprokura.

Spreng- und Tauchgesellschaft m. b. H., Kiel. Neufeldt, Kuhnke und Dr. Usener sind als Geschäftsführer ausgeschieden, Arthur Edelhoff und Karl Oskar Gutmacher als solche bestellt.

Stachelhaus & Buchloh G. m. b. H., Mülheim-Ruhr. In Ludwigshafen ist eine Zweigniederlassung errichtet.

Hugo Stinnes G. m. b. H., Mülheim-Ruhr. In Köln ist eine Zweigniederlassung errichtet.

Stocks & Kolbe, Kiel. Die Prokura des M. Chr. P. Hutzfeldt ist erloschen, an Oberingenieur H. M. Sachau ist Prokura erteilt.

Tilsiter Dampfer-Verein A.-G., Tilsit. Für 1918 ergab sich ein Reingewinn von 38 662 M. Die Dividende beträgt 6 % von 360 000 M Kapital.

Union-Gießerei, Königsberg i. Pr. Der Reingewinn des Jahres 1918 stellte sich nach 544 159 M Abschreibungen auf 1 818 938 M.

Vereinigte Bugsier- u. Frachtschiffahrt-Gesellschaft, Hamburg. Die Firma lautet jetzt Bugsier-Reederei- und Bergungs-A.-G.

Vereinigte Hafenspediteure G. m. b. H., Koblenz. Gegründet am 5. April mit 20 000 M Stammkapital, Geschäftsführer: O. Lorenz, A. Erxleben, J. Kost, J. Meyer, W. Witthaus.

Vereinigte Spediteure und Schiffer Rheinschiffahrtsges, m. b. H., Mannheim. Wilhelm Himmel, bisher Prokurist, ist als weiterer Geschäftsführer bestellt.

Wayß & Freytag A.-G., Neustadt a. H. In Kiel ist eine Zweigniederlassung errichtet.

Weichsel Danziger Dampfschiffahrt und Seebad A.-G., Danzig. Die Gesellschaft nahm für 1918 1 545 885 M Abschreibungen vor und verteilte auf 500 000 M Kapital 8 % Dividende.

Westfälische Transport-A.-G., Dortmund. Die Gesellschaft nahm für 1918 1 545 885 M Abschreibungen vor und zahlte aus 926 533 M Reingewinn auf 3 000 000 M Aktienkapital 15 % Dividende sowie 18 % Sondervergütung in Kriegsanleihe.

Schiffahrtsbetrieb und Schiffahrtsverkehr

Nachweisung über die Kohlenbewegung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen.

	A. Kohlen-Anfuhr			B. Kohlen-Durchfuhr
	Auf der Eisenbahn t	Zu Wasser t	Summe t	Vom Rhein-Herne-Kanal zum Rhein t
im Februar 1919	267 962	8 941	276 706	244 647
im Februar 1918	614 312	23 434	637 743	660 626
in 1919 mehr	—	—	—	—
in 1919 weniger	346 350	14 487	361 037	415 979
Vom 1. Januar bis einschließlich Febr. 1919	577 405	18 238	595 643	590 225
Vom 1. Januar bis einschließlich Febr. 1918	964 022	50 292	1 014 314	379 816
in 1919 mehr	—	—	—	—
in 1919 weniger	386 617	32 054	41 8671	289 591

Hiervon wurden:

1. — t aus Belgien angefahren, davon — t in Kanalschiffe und — t in Rheinschiffe überschlagen.
2. 8944 t auf dem Rhein-Herne-Kanal angefahren, davon 1014 t in Rheinschiffe überschlagen.

C. Kohlen-Abfuhr.

	Koblenz und oberhalb t	Köln bis Koblenz ausschl. t	Duisburg bis Köln ausschl. t	Duisburg b. z. holl. Grenze t	Rhein-Herne-Kanal t	Holland t	Belgien t	Frankreich t	Summe t
im Februar 1919	232 205	938	6 575	3 328	—	11 800	—	—	254 846
im Februar 1918	632 330	8 816	305	4 178	430	2 870	—	—	648 929
in 1919 mehr	—	—	6 270	—	—	8 930	—	—	—
in 1919 weniger	400 125	7 878	—	850	430	—	—	—	394 083
Vom 1. Januar bis einschl. Februar 1919	605 896	2 711	9 123	8 708	—	11 800	—	—	638 238
Vom 1. Januar bis einschl. Februar 1918	961 931	1 6263	305	8 925	430	9 220	147	—	997 221
in 1919 mehr	—	—	8 818	—	—	2 580	—	—	—
in 1919 weniger	356 035	13 552	—	217	430	—	147	—	358 983

Außerdem 10 113 t Bootekohlen.

Nachweisung über die Kohlenbewegung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen.

	A. Kohlen-Anfuhr			B. Kohlen-Durchfuhr
	Auf der Eisenbahn t	Zu Wasser t	Summe t	Vom Rhein-Herne-Kanal zum Rhein t
im März 1919	364 722	*) 15 394	380 116	419 441
im März 1918	656 949	29 734	686 683	495 678
in 1919 mehr	—	—	—	—
in 1919 weniger	292 227	13 340	305 567	76 237
Vom 1. Januar bis einschließlich März 1919	942 127	33 632	975 759	1 009 666
Vom 1. Januar bis einschließlich März 1918	1 620 971	80 026	1 700 997	1 375 494
in 1919 mehr	—	—	—	—
in 1919 weniger	678 844	46 394	725 238	365 828

*) Hiervon wurden:

1. — t aus Belgien angefahren, davon — t in Kanalschiffe und — t in Rheinschiffe überschlagen.
2. 14 681 t auf dem Rhein-Herne-Kanal angefahren, davon 1090 t in Rheinschiffe überschlagen.

C. Kohlen-Abfuhr.

	Koblenz und oberhalb t	Köln bis Koblenz ausschl. t	Duisburg bis Köln ausschl. t	Duisburg b. z. holl. Grenze t	Rhein-Herne-Kanal t	Holland t	Belgien t	Frankreich t	Summe t
im März 1919	346 509	7 036	11 915	3 873	—	23 084	—	—	392 417
im März 1918	609 619	4 891	—	5 875	—	4 553	—	—	624 938
1919 mehr	—	2 145	11 915	—	—	18 531	—	—	—
1919 wenig.	263 110	—	—	2 002	—	—	—	—	332 521
Vom 1. Jan. bis einschl. März 1919	952 405	9 747	21 038	12 581	—	34 884	—	—	1030 655
Vom 1. Jan. bis einschl. März 1918	1571 550	21 154	305	14 800	430	13 773	147	—	1622 159
1919 mehr	—	—	2) 733	—	—	21 111	—	—	—
1919 wenig.	619 145	11 407	—	2 219	430	—	147	—	591 504

*) Außerdem 14 647 t Bootekohlen.

Schiffs- und Güterverkehr im Städtischen Rheinhafen zu Crefeld im 1. Vierteljahr 1919.

	Dampfschiffe				Schleppkähne (Segelschiffe)			Gesamtzahl der Schiffe	Gesamtgewicht der Güter	Flöße	
	Personenschiffe	Güterschiffe Gesamtzahl	Güterschiffe Davon ohne Ladung	Güter t	Gesamtzahl	Davon ohne Ladung	Güter t		t	Anzahl	Gewicht t
Ankunft zu Berg	10	33	—	1 116,5	56	5	32 179	99	33 295,5	—	—
Ankunft zu Tal	12	51	2	851,5	32	5	14 486,5	95	15 338	1	207
Zusammen	22	84	2	1 968	88	10	46 665,5	194	48 633,5	1	207
Im gleichen Vierteljahr des Vorjahres	42	90	11	1 546	119	3	69 942,5	251	71 488,5	4	947,5
Mithin 1919 mehr	—	—	—	422	—	7	—	—	—	—	—
Mithin 1919 weniger	20	6	9	—	31	—	23 277	57	22 855	3	740,5
Abgang zu Berg	10	30	25	104,5	5	1	1 598	45	1 702,5	—	—
Abgang zu Tal	12	54	54	—	80	74	1 164	146	1 164	—	—
Zusammen	22	84	79	104,5	85	75	2 762	191	2 866,5	—	—
Im gleichen Vierteljahr des Vorjahres	41	90	60	613,5	114	109	1 187,5	245	1 801	—	—
Mithin 1919 mehr	—	—	19	—	—	—	1 574,5	—	1 065,5	—	—
Mithin 1919 weniger	19	6	—	509	29	34	—	54	—	—	—

	Gesamtverkehr		
	Gesamtzahl der Schiffe	Gesamtzahl der Flöße	Güter t
Ankunft	194	1	48 840,5
Abgang	191	—	2 866,5
Zusammen	194	1	51 707
Im gleichen Vierteljahr des Vorjahres	251	4	74 237
Mithin 1919 mehr	—	—	—
Mithin 1919 weniger	57	3	30 22 5

Bemerkungen (Wasserstände, Gründe für die Gestaltung des Verkehrs im Berichtsmonat usw.).

Güterverkehr in den Häfen zu Mainz im Monat März 1919.

Hafenverkehr.

Angekommene und abgegangene Wagenladungssendungen: 4 623

Güterverkehr (t).

Zufuhr		Abfuhr		Ueberladungen	Gesamtverkehr
Zu Berg	Zu Tal	Zu Berg	Zu Tal	von Bord zu Bord	
38 667	25 139	1 447	26 972	—	92 225
					gegenüber März 1918 72 427
					mehr 19 798

Hafen Worms.

Der Gesamtverkehr im 1. Vierteljahr 1919 betrug:

1919	Zu Berg Personenboote	Güterboote	Segelschiffe	Güter t	Zu Tal Personenboote	Güterboote	Segelschiffe	Güter t	Gesamtverkehr der Güter t
Zufuhr	32	42	118	49 892	32	51	12	2 436,5	52 328,5
Abfuhr	32	42	11	647,5	32	51	119	1 495	2 142,5
Zusammen . .	64	84	129	50 539,5	64	102	131	3 931,5	54 471
Zufuhr 1918 . .	48	67	132	83 006	61	60	79	5 554,5	88 560,5
Abfuhr 1918 . .	48	67	24	3 736	61	60	185	51 294,5	55 030,5
Zusammen . .	96	134	156	86 742	122	120	264	56 849	143 591
Mithin geg. 1918 mehr	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mithin geg. 1918 wen.	32	50	27	36 202,5	58	18	133	52 917,5	89 120

Schiffsverkehr im Rheinhafen zu Karlsruhe im Monat Januar 1919.

	Güterboote Anzahl im ganzen	darunter Ank.-Ladg.	darunter Rest-Ladg.	leer	Güter in Tonnen	Schleppkähne Anzahl im ganzen	darunter Ank.-Ladg.	darunter Rest-Ladg.	leer	Güter in Tonnen	Gesamtzahl der Schiffe	Gesamtzahl der Güter in Tonnen	Bemerkung
a) Ankunft													
1. zu Berg:	10	—	—	—	2 049	98	—	—	16	80 823	108	82 872	
2. zu Tal:	4	—	—	3	1	1	—	—	1	—	5	1	
Summe a	14	—	—	3	2 050	99	—	—	17	80 823	113	82 873	
b) Abgang:													
1. zu Berg:	5	—	5	—	—	—	—	—	—	—	5	—	
2. zu Tal:	7	—	—	2	867	71	—	—	51	12 367	78	13 234	
Summe b:	12	—	5	2	867	71	—	—	51	12 367	83	13 234	
Summe a:	14	—	—	3	2 050	99	—	—	17	80 823	112	82 873	
zus. im Monat Januar 1919	26	—	5	5	2 917	170	—	—	68	93 190	196	96 107	

Schiffsverkehr im Rheinhafen zu Karlsruhe im Monat Februar 1919.

	Güterboote Anzahl im ganzen	darunter Ank.-Ladg.	darunter Rest-Ladg.	leer	Güter in Tonnen	Schleppkähne Anzahl im ganzen	darunter Ank.-Ladg.	darunter Rest-Ladg.	leer	Güter in Tonnen	Gesamtzahl der Schiffe	Gesamtzahl der Güter in Tonnen	Bemerkung
a) Ankunft													
1. zu Berg:	5	—	—	—	848	73	—	—	7	51 417	78	52 265	
2. zu Tal:	1	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	1	
Summe a:	6	1	—	—	849	73	—	—	7	51 417	79	52 266	
b) Abgang:													
1. zu Berg:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2. zu Tal:	8	—	—	1	722	105	—	—	74	24 216	113	24 938	
Summe b:	8	—	—	1	722	105	—	—	74	24 216	113	24 938	
Summe a:	6	1	—	—	849	73	—	—	7	51 417	79	52 266	
zus. im Monat Februar 1919	14	1	—	1	1 571	178	—	—	81	75 633	192	77 204	

Schiffsverkehr im Rheinhafen zu Karlsruhe im Monat März 1919.

	Güterboote Anzahl im ganzen	darunter Ank.-Ladg.	darunter Rest-Ladg.	leer	Güter in Tonnen	Schleppkähne Anzahl im ganzen	darunter Ank.-Ladg.	darunter Rest-Ladg.	leer	Güter in Tonnen	Gesamtzahl der Schiffe	Gesamtzahl der Güter in Tonnen	Bemerkung
a) Ankunft:													
1. zu Berg:	6	—	—	—	1 165	84	—	—	15	68 656	90	69 821	
2. zu Tal:	1	—	—	1	—	12	—	—	12	—	13	—	
Summe a:	7	—	—	1	1 165	96	—	—	27	68 656	103	69 821	
b) Abgang:													
1. zu Berg:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2. zu Tal:	5	—	—	—	423	80	—	—	47	27 914	85	28 337	
Summe b:	5	—	—	—	423	80	—	—	47	27 914	85	28 337	
Summe a:	7	—	—	1	1 165	96	—	—	27	68 656	103	69 821	
zus. im Monat März 1919	12	—	—	1	1 588	176	—	—	74	96 570	188	98 158	
dazu bis Ende Februar	40	1	5	6	4 488	348	—	—	149	168 823	388	173 311	
zus. bis Ende März 1919	52	1	5	7	6 076	524	—	—	223	265 393	576	271 469	
Bis Ende März 1918												209 283	
Mithin bis Ende März 1919												62 186	mehr

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 61. G. 46 350. **Trimmvorrichtung.** Alexander Gebauer, Elbing, Westpr. 5. 3. 18.

Klasse 65a, 3. 313 314. **Wegerung aus Blechen und Holzleisten auf Schiffen, insbesondere Unterseebooten.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin Act.-Ges., Hamburg. 23. 3. 18. V. 14 134.

Klasse 65a, 4. 313 263. **Einrichtung zum Schutz von elektrischen, unter Spannung stehenden Apparaten gegen Wassereinbruch in Schiffsräumen, insbesondere auf U-Booten.** Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin. 8. 6. 18. A. 30 631.

Klasse 65d, 9. F. 38 200. **Durch Stromunterbrechung wirkende Vorrichtung zum Entschärfen elektrisch zu zündender Seeminen.** Heinrich Fricke, Arnstadt i. Thür., Roonstraße 3. 12. 2. 14.

Klasse 65d, 9. 313 363. **Seemine.** Otto Breuer u. Walter Heck, Kiel. 22. 7. 17. H. 72 497.

Klasse 65f, 11. 313 353. **Schmier-, Kühl- und Schutzvorrichtung für Stevenrohre, Wellenböcke u. dgl.** Paul Lotze, Elbing, Traubenstraße 5. 10. 9. 18. L. 47 140.

Klasse 65f, 19. **Elektrischer Schiffsschraubenantrieb.** Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin. 4. 7. 16. Amerika 8. 7. 15.

Klasse 84a, 6. E. 23 193. **Vorrichtung zur Beseitigung von Kiesablagerungen vor und in Werkkanälen.** Paul Ewerbeck, München-Harlaching, Lindenstraße 33. 29. 5. 18.

Klasse 84a, 3. H. 73 277. **Verfahren und Vorrichtung zum Unschädlichmachung des Kippmoments bei Schleusenschiebetorantrieben mit einseitigem Angriff der Verschiebekraft.** Haniel & Lueg, Düsseldorf-Grafenberg. 8. 12. 17.

Klasse 84a, 3. St. 31 506. **Klappenwehr nach Patent 243 457;** Zus. z. Pat. 243 457. Stauwerke A.-G., Zürich; Vertreter: W. Zimmermann und Dipl.-Ing. E. Jourdan, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 7. 10. 18.

Klasse 84c, 2. D. 32 781. **Wellspundwand aus T-, U-, Z- oder ähnlichen Walzeisen.** Dipl.-Ing. Hermann Deimling, Hamburg, Langereihe 101. 31. 7. 16.

Klasse 84c, 2. D. 32 815. **Vorrichtung zum seitlichen Hinausdrängen des Bodens aus den Klauen beim Einrammen von eisernen Spundbohlen mit Wulst- und Klauenverschluß.** Deutsch-

Luxemburgische Bergwerks- u. Hütten-Akt.-Ges., Bochum. 16. 8. 16.

Klasse 84d, 2. Sch. 54 258. **Baggerlöffel mit unmittelbar an der Bodenklappe angreifendem Hub- und Entleerungsseil.** Schiffs- & Maschinenbau A.-G., Mannheim. 31. 12. 18.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 4. 301 705. **„K". Unterseeboot mit Dampfantrieb.** Dietrich Schäfer, Kiel, Feldstraße 53. 2. 7. 16. Sch. 50 209.

Klasse 65a, 12. 313 538. **Verschluß für nicht wasserdichte Oberdecksklappen.** Dr. Max Tillmann, Hamburg, Petkumstraße 2. 30. 8. 18. T. 22 228.

Klasse 65a, 4. 313 644. **Unterseeboot mit außenbords angeordneten Brennstoffbehältern.** Paul Lindenau, Elbing, Königsberger Straße 16. 4. 12. 15. L. 43 681.

Klasse 65a, 54. 313 668. **Doppelarmiger Schlepphaken.** Frida Langfeldt, geb. Schönhoff, Eutin. 16. 5. 18. L. 46 624.

Klasse 65a, 59. 313 688. **Vorrichtung zum Anzeigen des Vorwärts- oder Rückwärtsganges, insbesondere von Schiffsmaschinen.** Wilhelm Bollmeyer, Lübeck, Drögestraße 11. 14. 3. 18. B. 85 786.

Klasse 65a, 31. 313 773. **Aufsatz für Schiffstische.** Eugen Weber, Düsseldorf, Hildener Straße 13. 8. 9. 18. W. 51 385.

Klasse 65a, 3. 313 429. **Verfahren zum Bau von Schwimmkörpern aus Eisenbeton.** Karl Heep, Leichlingen. 25. 4. 18. H. 74 218.

Klasse 65a, 25. 313 487. **Ladewinde;** Zus. z. Pat. 298 138. Dipl.-Ing. Heinrich Meyer, Großflottbeck bei Hamburg. 23. 4. 18. M. 63 088.

Klasse 65a, 75. 313 461. **Vorrichtung zur Erhaltung der Stabilität von Wasserfahrzeugen.** Dipl.-Ing. Heinrich Wittmaack, Zehlendorf bei Berlin, Schützenstraße 45. 1. 12. 17. W. 50 089.

Klasse 65d, 1. 313 405. **Torpedo.** Dr.-Ing. Anton Hambloch, Andernach am Rhein. 19. 5. 18. H. 74 707.

Klasse 65f, 11. 313 699. **Stevenrohrabdichtung.** Dipl.-Ing. Karl Züblin, Bremerhaven, Bogenstraße 17. 12. 12. 17. Z. 10 242.

Klasse 84b, 1. 313 466. **Schiffshebewerk mit senkrecht bewegtem Trog;** Zus. z. Pat. 297 032. Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Siemensstadt bei Berlin. 17. 5. 13. S. 39 068.

Klasse 84c, 2. 312 543. **Eiserne Spundbohle mit Wulsten an den Enden der Flanschen und diesen Wulsten entsprechenden Klauen an den Ecken zwischen Steg und Flanschen.** Actien-Gesellschaft Peiner Walzwerk, Peine. 23. 1. 16. A. 27 717.

C. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:

Klasse 65d, 287 230, 288 408, 290 388, 292 516.

Klasse 65f, 288 999, 306 563.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 703 212. **Gewichtsanordnung für Taucherapparate.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 25. 9. 13. D. 25 815.

Klasse 65a. 703 229. **Schiff.** R. Maserkopff, Berlin, Genthiner Straße 17. 2. 9. 18. M. 59 705.

Klasse 65a. 702 174. **Selbsttätiger Saugkopf für Schiffe, Schlote, Gebäude, mit seitlich an das Hauptrohr angesetzten Kappen.** J. T. Kernchen, Rendsburg. 18. 3. 19. K. 74 729.

Klasse 65a. 700 403. **Schutzvorrichtung gegen Vereisen der Lukendeckel von Tauchbooten.** Akt.-Ges. „Weser", Bremen. 20. 4. 16. A. 25 673.

Klasse 65a. 700 410. **Kühlanlagen auf Tauchschiffen.** Georg Niemeyer, Hamburg-Steinwärder. 27. 10. 16. N. 15 873.

Klasse 65a. 700 411. **Schutzverkleidung für Solekühler und deren Isolierung für Kühlanlagen auf Tauchschiffen.** Georg Niemeyer, Hamburg-Steinwärder. 27. 10. 16. N. 15 874.

Klasse 65a. 700 412. **Verbindungsstutzen für Kühlmaschinenapparate auf Tauchschiffen.** Georg Niemeyer, Hamburg-Steinwärder. 27. 10. 16. N. 15 875.

Klasse 65a. 700 413. **Schutzstopfbuchse gegen Gasaustritt aus Kühlmaschinen auf Tauchschiffen.** Georg Niemeyer, Hamburg-Steinwärder. 27. 10. 16. N. 15 876.

Klasse 65a. 700 784. **Wasserfahrzeuge aus imprägnierter wasserdichter Pappe mit Metall- oder Pappkiel.** Alfred Liebermann, Sonneberg, S.-M. 5. 2. 19. L. 41 366.

Klasse 65a. 700 935. **Handpumpe.** Robert Schmogrow, Hamburg, Niedernfelder Straße 19/23. 3. 3. 19. Sch. 61 944.

Klasse 65c. 700 716. **Kombiniertes Bootsruder mit einlegbarem Ruderblatt und verstellbarem Angriffshebel.** Wilhelm Boog, Heidenheim a. Brenz. 28. 2. 19. B. 81 839.

Klasse 65c. 702 324. **Dreiboot.** Armin Drechsel, Berlin, Potsdamer Straße 113a. 25. 2. 19. D. 32 963.

Klasse 65c. 702 325. **Schwingbares Trägersystem für Doppelboote.** Armin Drechsel, Berlin, Potsdamer Straße 113a. 25. 2. 19. D. 32 964.

Klasse 65e. 702 640. **Sperrholzplankenverbindung für Boote mittels Metalldrahtklammern.** Luftfahrzeugbau Schütte-Lanz, Mannheim-Rheinau. 22. 3. 19. L. 41 661.

Klasse 65f. 700 440. **Umsteuerbarer gegen den Steuerdruck entlasteter Außenbordmotor.** Motorenwerk Frankfurt G. m. b. H., Frankfurt a. O. 21. 2. 19. M. 60 904.

Klasse 84a. 701 792. **Bewegliche Haltevorrichtung für Schiffe.** Johann Jacobsen, Berlin-Wilmersdorf, Duisburger Straße 19. 23. 3. 16. J. 16 604.

Klasse 84a. 701 048. **Rückspülbare Flußwasserfassung mit Grobrechen und Filterrohren in einem vom Wasser absperrbaren Senkkasten.** Karl Radlik, Fürth i. B., Hornschuhpromenade 44. 22. 2. 19. R. 46 638.

Klasse 84c. 702 929. **Ramm- und Bohrvorrichtung.** Hermann Jäckel, Reisholz bei Düsseldorf. 27. 2. 19. J. 18 304.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 703 212. **Gewichtsanordnung für Taucherapparate.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 29. 5. 13. D. 25 815. 31. 3. 19.

Klasse 65a. 655 178. **Luftablaßventil usw.** Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft vorm. L. v. Bremen & Co. G. m. b. H., Kiel. 11. 3. 16. H. 71 139. 11. 3. 19.

Klasse 65a. 664 918. **Peilvorrichtung usw.** Fried. Krupp Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 1. 4. 16. K. 67 927.

Klasse 65b. 648 171. **Schwimmdock usw.** Philipp v. Klitzing, Hamburg, Alsterdamm 17. 8. 5. 16. K. 68 105. 22. 4. 19.

Klasse 65c. 594 588. **Paddelboot.** C. Eduard Dingedahl, Hamburg-Hamm, Marienthaler Straße 70. 11. 2. 14. D. 26 732. 24. 3. 19.

Klasse 84a. 701 792. **Haltevorrichtung für Schiffe usw.** Johann Jacobsen, Berlin-Wilmersdorf, Duisburger Straße 19. 23. 3. 16. J. 16 604. 21. 3. 19.

Bücherbesprechungen

Vom Schleppen und Fahren. Schiffahrtsrechtliche Betrachtungen und Winke von Karl Dunkelberg, Direktor der Gute-Hoffnungs-Hütte. „Rhein"-Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg. Preis 2,65 M postfrei.

Das in zweiter, erweiterter Auflage erschienene Büchlein enthält schiffahrtsrechtliche Betrachtungen und Winke und faßt bisher zerstreut erschienene Aufsätze zusammen, welche die verschiedensten Seiten des rheinischen Schiffahrtsbetriebes beleuchten. Einleitend bringt der Verfasser eine für das Schleppgeschäft angebrachte Ertragsberechnung und zweckmäßige Buchführung, die er an Beispielen mit übersichtlichen Mustern erläutert. Den wesentlichen Inhalt bilden rechtliche Gesichtspunkte zivil- und strafrechtlicher Art. Es werden in klarer, einfacher und jedermann verständlicher Weise die Pflichten des Schleppkapitäns und der Anhangschiffer, Turnlohn, Schiffsunfälle, (Verschulden, Haftbarkeit, große und besondere Havarie, Verklarung, Schadenaufnahme, Zeugenschaft usw.) Fracht und Mietverträge, Verjährung, Liegegelder, Fahr- und Notzeichen usw. behandelt. Die Schreibart ist flüssig und leslich, der zur Rede stehende Gegenstand kurz und prägnant behandelt. Das Büchlein enthält viele wertvolle Anregungen und ist jedem Interessenten der Binnenschiffahrt bestens zu empfehlen. Ein Stichwörterbuch erleichtert den Gebrauch des reichhaltigen Werkchens. R.

Friedensfragen. Ein wirtschaftspolitisches Sammelwerk. Herausgegeben und mit Einleitung versehen von Amandus M. F. Martens, Hauptschriftleiter der Zeitschrift „Der Weltmarkt". Preis 7,50 M. Verlag von J. C. König & Ebhardt, Hannover.

Bei Beginn der offiziellen Friedensverhandlungen, und damit zur rechten Zeit, erscheint dieses bedeutsame Sammelwerk, dessen Zweck der ist, für den wirtschaftlichen Wiederaufbau Deutschlands Bausteine zu liefern. Es dient nicht einer einzigen starren These oder einem einzigen wirtschaftlichen Programm — es will vielmehr die Möglichkeit bieten, aus der Fülle der bisher aufgetauchten und

verfochtenen Ansichten und Wirtschaftsprogramme Erfahrungen zu ziehen, die geeignet erscheinen, das Werk der Wiederflottmachung Deutschlands zu fördern. In fünfundzwanzig, zwar divergierenden aber nach einem bestimmten Plan in Reih und Glied geordneten Aufsätzen spiegeln sich die wirtschaftlichen Bestrebungen und Erfordernisse der Gegenwart, wird angedeutet, wie man sich bemüht, ihnen beizukommen, sie auszuschöpfen, ihre Kräfte abzulenken und nutzbar zu machen.

Den Auslandsdeutschen, diesen schwer getroffenen Pionieren deutschen Geistes und deutscher Kultur, gilt der erste Aufsatz. Die „Neuorganisation der Volkswirtschaft", wie Edmund Fischer, einer der ehemaligen Revisionisten unter den Sozialdemokraten, sie sich vorstellt, nimmt breiteren Raum ein und berührt schon manche im Brennpunkt des allgemeinen Interesses stehende Fragen, vor allem die der Sozialisierung, wenn sie sie vielfach auch nur streift. Aber schon im nächsten Artikel geht derselbe Verfasser auf Einzelheiten ein und begibt sich auf das so wichtige Gebiet des internationalen Marktes, auf das das Mitglied der Deutschen Nationalversammlung Heinz Potthoff ihm folgt, um bald seinem Vorgänger nochmals das Wort zum gleichen Gegenstande zu erteilen, der dann in der nächsten Abhandlung die Bedeutung des Genossenschaftssozialismus, auf den er schon im ersten Aufsatz zu sprechen kam, auch für den Weltmarktverkehr in den Kreis der öffentlichen Erörterung zieht. Ein vielerfahrener Werbefachmann, Otto Büßer, beschäftigt sich mit der Werbearbeit während der Uebergangszeit und im kommenden Frieden, der lange über See gewesene O. Sperber auf Grund seiner gesammelten praktischen Erfahrungen mit der Möglichkeit der Wiederanbahnung des deutschen Handels mit Südamerika und dem Deutschtum auf dem amerikanischen Erdteile. Wirtschaftsparlamente fordert der abermals zu Rate gezogene Fischer, der auch nach dem bekannten Versicherungswissenschaftler Prof. Manes, der über die Internationalisierung der Sozialpolitik schreibt, das Wort ergreift, um im besonderen die Bedeutung der sozialen Fürsorge für die industrielle Produktion darzutun. Das außerordentlich wichtige Thema des Einflusses von Arbeitslohn und Arbeitszeit auf die Konkurrenzfähigkeit der industriellen Produktion auf dem Weltmarkt, wie von Arbeitsmarkt und Weltmarkt überhaupt behandeln Heinrich Goehring und Syndikus Dr. Rocke, der weit über Hannover, ja man darf ruhig sagen, im ganzen Deutschland und darüber hinaus bekannte, auf mancherlei Gebieten erfahrene und sattelfeste, durch zahlreiche glänzende Erfolge ausgezeichnete Schriftsteller, Gelehrte und Wirtschaftspraktiker. Ein anderer vielgewandter Schriftsteller, der Hamburger Adolf Goetz, dessen virtuoser Stil das Entzücken jedes Freundes wohlgeformter Rhetorik bildet, wendet sich der Verstaatlichung des Zeitungsanzeigenwesens zu, und Sperber fügte diesen Ausführungen eine umfangreiche Epistel über das Nachrichtenwesen der Presse an. Gleich darauf setzt wieder Goetz ein, um ein jedes deutsche Herz mit froher Zuversicht erfüllendes Bild von den Zukunftsaussichten der deutschen Schiffahrt zu entwerfen. Dr. Alfred Schmidt, Essen, aber gießt ein Tröpflein Wermut in diesen Freudenbecher, wenn er vom Ende des deutschen Kalimonopols spricht. Spezialfragen der Sozialisierung klingen bereits in den beiden Artikeln von Ernst Wiehe über den Holzeinfuhrhandel Bremens und die Umwälzung unserer Holzwirtschaft an, die zu voller Höhe in den folgenden Abhandlungen über die Sozialisierung des Bergbaues und die Verstaatlichung des Versicherungswesens — die erstere von dem bekannten Syndikus eines bergbaulichen Verbandes, die andere von dem wissenschaftlichen Assistenten der Hamburger Handelskammer, Dr. Hasselmann, und dem Generalsekretär des Versicherungsschutzverbandes, Dr. Otto Prange — gelangt. Ein genauer Kenner des Geldmarktes, Wilhelm Bürklin, schildert die deutsche Finanzlage beim Friedensschluß, und endlich werfen zwei Fachleute Streiflichter auf jene beiden Industrien, die sich zweifellos zu den aussichtsreichsten in Deutschland entwickeln werden: die Automobil- und die Flugzeugindustrie.

Das ist in großen Zügen der Inhalt dieses Sammelwerkes. Es darf beanspruchen, überall im wirtschaftlichen Leben, in Handel und Gewerbe, Industrie, Schiffbau und Schiffahrt, Finanzkreisen, staatlichen, genossenschaftlichen und privaten Körperschaften als zuverlässiger Ratgeber benutzt zu werden. Es sollte aber auch auf dem Schreibtisch jedes Wirtschaftspolitikers liegen. R.

Der Bau von Schiffen aus Eisenbeton. Von A. Boon, Ziv.-Ing. (Oberingenieur der Amsterdamsche Fabriek van Cementijzerwerken, Amsterdam). Zweite neubearbeitete Auflage. Mit 177 Textabbildungen. Berlin 1918. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 7,— M.

Die vorliegende zweite Auflage ist erheblich erweitert und vor allem mit einer großen Anzahl neuerer Bilder und textlicher Ergänzungen ausgestattet, sodaß das Buch in seiner neuen Fassung eine ziemlich vollständige Uebersicht darüber gibt, was auf diesem Gebiete in den letzten Jahren geleistet worden ist.

Zum ersten Male ist hier ein Versuch gemacht, auch die konstruktiven Einzelheiten der Eisenbetonschiffe einer näheren Betrachtung zu unterziehen.

Der Verfasser ist zwar davon überzeugt, daß auch jetzt noch seine Arbeit nicht frei von Lücken ist, hofft aber, daß seine Werbeschrift dem Eisenbetonschiffbau gute Dienste leisten wird, und bittet, diese zweite Auflage mit demselben nachsichtigen Wohlwollen aufzunehmen wie die erste. R.

Neue Kilometer-Tariftafeln und Bestimmungen für den Eisenbahn-Güterverkehr, nebst Expreßgutfrachten, gültig ab 1. April 1919. Herausgegeben vom Verkehrsverlag J. Fischer, Frachtenkontor, Dortmund. —

Da die Ermittlung der Frachten im allgemeinen nach den Entfernungen erfolgt und Entfernungsanzeiger, die an sich unverändert bestehen bleiben, bereits im Besitze der meisten Firmen sind, können die Interessenten an Hand der Broschüre die neuen, ab 1. April 1919 gültigen Frachten schnell und leicht ermitteln. Die aufgeführten sonstigen Bestimmungen, insbesondere die Frachten für Expreßgüter (die gegen früher eine Verbilligung um etwa 25 Prozent erfuhren), sind für die Verkehrstreibenden ebenfalls von großem Interesse. R.

Versandauskunftei nach den besetzten Gebieten im Westen. Volksverlag für Politik und Verkehr, Stuttgart. Preis 2,— M.

Seit Monaten herrscht in allen Kreisen von Handel und Industrie Ungewißheit über die Versandbestimmungen nach den besetzten Gebieten. Viel Porto, Zeit und Geld geht dadurch unnötig verloren. Um dem abzuhelfen, ist das vorliegende praktische Werkchen vorzüglich geeignet. Es enthält ein Verzeichnis aller besetzten Orte mit Angabe der Besatzungszonen und des Oberpostdirektionsbezirks. Gegenüber dem amtlichen Verzeichnis ist es viel brauchbarer, da es in einem Alphabet geordnet ist und vor allem auch die Pfalz und Elsaß-Lothringen enthält. Ein wichtiger Teil ist ferner die praktische Uebersicht über die Versandbestimmungen, die durch Nachträge stets auf dem laufenden gehalten wird. Eine farbige Karte der Besatzungszonen ergänzt das Werkchen.

Der Nordseehäfenkanal — Bramsche — Bremen — Hamburg. Von Syndikus H. Michelau, Hamburg. Sonderabdruck aus der Zeitschrift „Weltwirtschaft". Februarheft 1919.

Dieser Aufsatz ist mit einer Reihe anderer kanalpolitischer Artikel der „Weser-Zeitung" vom Bremer Kanalverein als Sonderabdruck unter der Bezeichnung „Unsere Binnenwasserstraßen und die deutschen Nordseehäfen" herausgegeben; wichtiges Material für die Beurteilung des ganzen Fragengebiets ist darin zusammengetragen.

Der in dem Aufsatz behandelte Kanalplan behält seine Bedeutung trotz der seit seiner Niederschrift Anfang Oktober 1918 eingetretenen Umwälzungen. Auch wenn für die nächste Zeit die Wettbewerbs- und Ausfuhrfähigkeit der westfälischen Kohle für die deutschen Nordseehäfen in Frage gestellt ist, so darf hierbei nicht übersehen werden, daß bis zu einer Fertigstellung des Kanals eine Reihe von Jahren vergangen sein wird und wir bis dahin wieder im Besitz wirtschaftlicher Selbständigkeit und Bewegungsfreiheit sein dürften. Dagegen hat die geplante Verbindung des rheinisch-westfälischen Industriegebiets mit den Seehäfen an Weser und Elbe an wirtschaftlicher und politischer Bedeutung durch den Gang der Ereignisse seit dem Novemberumsturz erheblich gewonnen. Die Schwächung unserer zukünftigen Stellung in der Rheinschiffahrt selbst sowie dem Rheinseehafen Antwerpen fordert mehr denn je eine leistungsfähige deutsche Wasserverbindung mit den deutschen Nordseehäfen. Eine solche Wasserstraße wird aber auch ein wirksames Mittel sein, die Interessen des rheinisch-westfälischen Gebietes noch fester mit denen des übrigen Deutschlands zu verknüpfen. R.

XXVI. Jahrgang 1919
Heft 13
1. Juli

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Walter Reichelt, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte Mark

Anzeigen kosten 50 Pfennig die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140,* zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse*

Bericht über die Sitzung des Großen Ausschusses

abgehalten am 3 Juni im Großen Sitzungssaal der Handelskammer zu Berlin (NW 7, Dorotheenstraße 8)

Den Vorsitz führt Herr Geheimer Regierungsrat Professor Flamm (Charlottenburg-Nikolassee). Auf der Tagesordnung stand:

1. Wahlen zum Prüfungsausschuß der Schlichtingstiftung gemäß § 7 der Satzung der Schlichtingstiftung.
2. Vortrag des Herrn Schiffbau-Ingenieurs K. Best: „Der schleusenlose Mittellandkanal".

Vorsitzender: Meine Herren! Ich eröffne die Sitzung des Großen Ausschusses des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt.

Wenn wir heute hier zusammengekommen sind, so ist gerade in diesen Tagen die Entscheidung über die Zukunft unseres Reiches und unseres Vaterlandes in die Hand unserer Feinde und in die Hand derjenigen Herren gelegt, die wir als unsere Vertreter nach Versailles gesandt haben. Wir alle wissen, daß eine außerordentlich schicksalschwere Stunde über unserem Vaterlande liegt, und wir wollen hoffen, daß manches von dem, was uns einstweilen drohend angekündigt worden ist, doch insofern gemildert wird, als dem Recht und der Billigkeit, der gegenseitigen Achtung und Ehrung der Völker untereinander diejenigen Wege und Einflüsse gesichert werden, die notwendig sind, wenn wir auf das zurückblicken, was wir bei Annahme der Waffenstillstandsbedingungen, als wir uns damals den Feinden im Vertrauen auf ihr Wort und ihre Ehrenhaftigkeit in die Hand gaben, leider auf uns genommen haben. Wir Vertreter der Binnenschiffahrt haben ganz besondere Ursache, sorgenvoll in die Zukunft zu sehen. Ist doch geplant, fast die gesamten deutschen Ströme, die wir im Lande haben, zu internationalisieren, also dem Deutschtum, dem deutschen Einfluß und der deutschen Herrschaft zu entziehen. Das gilt vom Rhein sowohl wie von der Elbe, der Oder und der Weichsel (Zuruf: Memel!) — ja, auch von der Memel, und wenn alle die Bestrebungen, die unsere Feinde im Schilde führen, tatsächlich zur Ausführung gelangen, dann werden wir in unserer Binnenschiffahrt die allergrößten Schwierigkeiten haben, wieder einen Platz an der Sonne zu finden und diejenigen Pflichten zu erfüllen, die unsere Binnenschiffahrt bisher in treuer Hingebung zu erfüllen sich bemüht hat. Wir wollen hoffen, daß auch bei den feindlichen Machthabern und bei den Völkern, die hinter ihnen stehen, endlich die Einsicht Platz greift, daß man mit derartigen, aller Ehre und allem Recht hohnsprechenden Forderungen auf die Dauer nicht durchkommt. Das ist der Wunsch, den ich heute hier in unserm Großen Ausschuß zum Ausdruck bringen möchte. (Bravo!)

Meine Herren, als Thema des heutigen Tages haben wir noch einmal die Frage derjenigen Kanalverbindung zu behandeln, die nicht nur zunächst wohl Aussicht auf Durchführung hat, sondern die auch als eine der allerwichtigsten für unser Vaterland bezeichnet werden muß: die Linienführung des Mittellandkanals. Wir haben in der Hauptversammlung vom April d. J. zu den verschiedenen Linien Stellung genommen; der Zentralverein hat eine darauf bezügliche Resolution gefaßt und sich für die Mittellinie entschieden. Damals wurde aber von einer Seite noch ein Projekt besprochen und kurz angedeutet, das eine andere Linienführung enthielt, und es wurde der Wunsch ausgesprochen, diese Linienführung, um vollkommen paritätisch und unparteiisch vorzugehen und alles das zu prüfen, was von irgendwelcher Seite noch herangetragen werden könnte, hier in einem besonderen Vortrage zu behandeln. Ich habe keinen Anstand genommen, diesem Wunsche Rechnung zu tragen, und so werden wir heute den Vortrag über die andere Nordlinie hören, die Herr Best ausgearbeitet hat. Wenn ich Herrn Best die Möglichkeit gegeben habe, hier seine Idee vorzutragen, so geschah es, um zu verhindern, daß etwa der Vorwurf gegen den Zentralverein erhoben werden könnte: Ja, hier ist ein Herr, der nicht zünftig ist, und der wird nicht angehört. Solche Aeußerungen sind schon in der damaligen Sitzung gefallen, und ich habe sofort entgegnet, daß das nicht der Fall ist; Herr Best werde sehen, daß er zu Worte komme, dann werde er die Meinung derjenigen hören, die eventuell von seiner Meinung abweichen, und dann könne die Versammlung ja bestimmen, welchen Anschauungen sie sich zuneigen wolle. Meine Herren, das wird die Hauptaufgabe sein, die wir am heutigen Abend zu erledigen haben.

Auch zu dieser Sitzung habe ich die verschiedenen Behörden des Reiches eingeladen, und ich freue mich, hier begrüßen zu können: vom Reichswirtschaftsministerium die Herren Präsident Scharmer und Geheimen Regierungsrat Wehrmann, vom Reichsernährungsministerium Herrn Regierungsassessor von Windheim, vom Ministerium für Handel und Gewerbe Herrn Geheimen Oberregierungsrat Gerbaulet, von der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens Herrn Dr. Nübel, vom Senat der Freien und Hansastadt Lübeck Herrn Wasserbaudirektor Leichtweiß, vom Senat der Freien und Hansastadt Hamburg Herrn Baurat Höch, vom Braunschweigischen Volkskommissariat für Handel und Verkehr Herrn

Regierungsrat Spannuth. Ich hoffe, daß die Herren, die zum Teil schon in der letzten Versammlung hier anwesend waren, auch heute interessante Anregungen bekommen und daß auch für sie das, was hier vorgetragen wird, zur Klärung über die Frage der Linienführung beitragen möge.

Vor Eintritt in die Tagesordnung hat Herr Geheimrat Contag um das Wort gebeten.

Geheimer Baurat Contag (Berlin-Wilmersdorf): Meine Herren! Gestatten Sie mir, bevor wir in die eigentlichen Verhandlungen eintreten, noch ein paar Worte. Wenn ich an die flammenden Worte unseres Herrn Vorsitzenden anknüpfe, so habe ich den Wunsch — und ein großer Teil von Ihnen wird mir gewiß darin zustimmen —, daß diese Worte auch nach außen hin Gestalt gewinnen und in irgendeiner Form öffentlich bekannt werden.

Meine Herren! Der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt hat seinen Fachausschuß mit der Aufgabe betraut, Stellung zu den Friedensbedingungen zu nehmen, und das ist bereits in einer Sitzung des Fachausschusses geschehen. Es ist aber bisher nicht in die Oeffentlichkeit gedrungen, daß der Zentralverein als solcher in irgendeiner Form vom Standpunkte der Binnenschiffahrt aus Protest erhoben hat gegen die unerhörten Zumutungen, die uns durch die Friedensbedingungen der Feinde gestellt werden. Ich halte es für unbedingt geboten und für eine Pflicht des Zentralvereins, wenn wir hier auch nur im Großen Ausschuß versammelt sind, einen solchen förmlichen Protest zu erheben; denn eine Entschließung, die wir hier fassen, wird ebenso wirksam sein, wie wenn sie die Hauptversammlung fassen würde. Meine Herren, das letzte Wort zu den Friedensbedingungen ist noch nicht gesprochen! Aber wir haben keine Zeit zu verlieren, und insofern wäre es angezeigt, wenn wir unsere Stellungnahme heute abend noch festlegten. Ich gestatte mir, ein paar Gedanken Ihnen hier vorzutragen, und würde Sie bitten, denselben in der Form einer Entschließung, in die sie noch gebracht werden könnten, zuzustimmen.

Den Herren werden ja die Friedensbedingungen im allgemeinen bekannt sein. Sie wissen, daß es sich hauptsächlich um zwei Punkte handelt: einmal sollen unsere deutschen Ströme internationalisiert werden, und zweitens sollen zwei Kanalprojekte ohne unsere Mitwirkung und eventuell auch gegen unseren Willen auf deutschem Boden erbaut werden. Ein dritter Punkt wäre noch die Abgabe von Wasserkräften, die uns hier aber weniger interessiert, obwohl sie auch große wirtschaftliche Nachteile im Gefolge hat. Ich wollte mir nun erlauben, Ihnen etwa folgende Entschließung vorzuschlagen:

> Der Große Ausschuß des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt verlangt einmütig die Ablehnung aller Friedensbedingungen, welche zu einer wirtschaftlichen Versklavung des deutschen Volkes führen.
>
> Wenn die Internationalisierung der deutschen Ströme durchgeführt werden müsse, — was wir ja unter Umständen nicht verhindern können —, so muß doch Deutschland das ihm als Uferstaat gebührende volle Recht der Mitbestimmung in der Verwaltung gewahrt bleiben!

Meine Herren, es sind da für die einzelnen Ströme Kommissionen vorgeschlagen worden, aber in diesen soll Deutschland eine ganz verschwindende Minderheit von Stimmen haben. Dann entscheiden immer die fremden Staaten, die überhaupt nicht an den Strömen beteiligt sind, nicht aber die Uferstaaten. Dieses Verhältnis müßte geändert werden!

> Von den deutschen Strömen muß die Oder von vornherein, wenn Oberschlesien beim Reich verbleibt, als rein deutscher Strom ausscheiden, dagegen könnte die Weichsel von Danzig bis hinauf nach Warschau internationalisiert werden.

Merkwürdigerweise hat man die Weichsel in den Friedensbedingungen ganz vergessen, indem man sie schon als einen rein polnischen Strom betrachtet hat.

> Die deutsche Reichsregierung sollte den § 353 betr. die Erbauung und Betrieb eines Rhein-Donau-Kanals in der vorliegenden Fassung ablehnen und ihrerseits verlangen, daß dieser Kanalverbindung die Zustimmung und Unterstützung der übrigen Mächte zugesagt wird, daß aber Zeit und Art der Ausführung dem Deutschen Reiche allein vorbehalten bleibt.

Also wir müssen den umgekehrten Standpunkt vertreten: wir wollen bestimmen, wann wir und wie wir bauen werden!

> Die in § 361 enthaltene Verpflichtung Deutschlands zum Bau eines Teils des Rhein-Maas-Schelde-Kanals darf nicht vom einseitigen Verlangen Belgiens abhängig gemacht werden.

Schließlich sollte der Zentral-Verein noch gegen die geforderte Auslieferung eines namhaften Teiles der deutschen Flußschiffflotte die schärfste Verwahrung einlegen, da sie eine durch Neubauten in absehbarer Zeit gar nicht gutzumachende Schwächung unserer deutschen Binnenschiffahrt zur Folge haben würde. Ich bin allerdings nicht darüber orientiert, wie weit man in dieser Hinsicht Zusagen gemacht hat und ob wir Ueberfluß an Fahrzeugen haben, so daß wir einen Teil abgeben können, aber wir dürfen jedenfalls nicht in denselben Fehler verfallen, wie bei den Waffenstillstandsbedingungen in bezug auf die Abgabe von Eisenbahnmaterial.

Meine Herren, in diesem Sinne bitte ich Sie, heute noch eine Entschließung zu fassen, wobei ich die Form derselben anheimstelle.

Vorsitzender: Meine Herren! Ich stelle die Frage zur Besprechung. Wünscht einer der Herren dazu das Wort? — Das scheint nicht der Fall zu sein.

Dann möchte ich Sie bitten, wenn Sie mit dem Antragsteller und mir der gleichen Ansicht sind, dieser Entschließung unter allen Umständen beizutreten. Wenn Sie in diesen Friedensbedingungen — ich habe hier das Buch; Sie sehen, wie dick es ist und dabei ganz eng gedruckt — lesen, daß auf der Elbe beispielsweise die Tschecho-Slowakei, Großbritannien, Frankreich, Italien (!) und England (!) zu bestimmen haben, auf der Oder Polen, die Tschecho-Slowakei, Großbritannien (!), Frankreich (!), Dänemark und Schweden — ich will die anderen Ströme nicht noch alle nennen —, so ist das ein Zustand, der unseres Staates und Reiches derartig unwürdig ist, wie es schlimmer nicht gedacht werden kann. Es ist ein Skandal, daß wir in Deutschland so tief heruntergekommen sind, daß man es wagen konnte, uns derartiges zu bieten! (Sehr richtig!) Meine Herren, ich will ja hier keine politischen Dinge hineinbringen; aber ich habe das Gefühl; hätten wir damals die Waffenstillstandsbedingungen nicht angenommen (Sehr richtig!) und hätten wir die Revolution nicht gehabt (Sehr richtig!), hätten die sozialdemokratischen Parteien während des Krieges nicht immer das Bestreben gehabt, hinter dem Rücken unseres Heeres die Front weich zu machen, hätten sie gesagt: „Kinder, haltet durch bis zum äußersten, nachher rechnen wir ab!“ — dann wäre es nicht so weit gekommen, (Sehr richtig!) Dann würden wir uns jetzt nicht in diesem Zustand der Entwaffnung und der Ohnmacht befinden, wo man uns sozusagen wie Lumpen behandelt! Das ist der Zustand, den wir selbst verschuldet haben (Sehr richtig!); das ist die Kurzsichtigkeit und die Dummheit jener Leute, die das Ausland nicht kennen, die sich aber anmaßen, über alles mitzureden. (Sehr richtig!) Jetzt sitzen wir drin; wir können jetzt die Zeche bezahlen, und wir sind oder sollen Sklaven vom Auslande werden. Und hier bei uns in der Binnenschiffahrt, die ja auch ein wichtiger Teil unserer ganzen Volkswirtschaft ist, da sollen jetzt bei unseren deutschen Strömen die fremden Völker bestimmen; da setzt man den Italiener hin, und der bestimmt Ihnen, was auf der Elbe gemacht wird! Ueberlegen Sie sich den Zustand: solche Sachen sind ja gar nicht auszudenken!

Also wenn wir da erreichen können, daß wir hiergegen geschlossen angehen — wir werden ja nicht viel machen können; aber das, was wir können, wollen wir wenigstens tun. Deshalb bitte ich, stimmen Sie einmütig dieser Resolution zu. (Bravo!)

Erhebt sich irgend ein Widerspruch? — Das ist nicht der Fall. Dann erkläre ich, daß diese Resolution einstimmig angenommen ist. (Lebhaftes Bravo!)

Wir treten nunmehr in die Tagesordnung ein und kommen zu Punkt 1 der Tagesordnung:

Wahlen zum Prüfungsausschuß der Schlichting-Stiftung gemäß § 7 der Satzung der Schlichting-Stiftung.

Meine Herren, die Schlichting-Stiftung hat ja mehrere Jahre geruht, und inzwischen sind in dem Prüfungsausschuß teils durch den Tod, teils durch das Ausscheiden verschiedener Mitglieder allerlei Lücken entstanden. Dieser Prüfungsausschuß kann aber nur vom Großen Ausschuß des Zentralvereins gewählt werden; ich mußte Sie also auch aus diesem Grunde bitten, hierher zu kommen, um in kurzer Wahl die entstandenen Lücken auszufüllen.

Ich gebe nun Herrn Dr. Reichelt zu diesem Gegenstande das Wort.

Geschäftsführer Dr. Reichelt (Berlin): Meine Herren! Nach § 1 der Satzung der Schlichting-Stiftung soll in jedem vierten Jahre ein Ehrenpreis von 1000 Mark verteilt bzw. eine Preisaufgabe gestellt werden.

Nach § 4 der Satzung hat die Ausschreibung im Juni zu erfolgen. Das letzte Preisausschreiben erfolgte im Jahre 1911. Die Feststellung der Ergebnisse hat sich infolge verschiedener Verzögerungen mehrere Jahre hingezogen. Das seinerzeitige Thema lautete: „Eignung und Verwendbarkeit des Schraubenpropellers für den Schleppdienst auf den deutschen Strömen unter besonderer Berücksichtigung ihrer geringen Wassertiefe und wechselnden Wasserstände und im Zusammenhange damit die Möglichkeit, die Arbeitsleistung der Schraube durch geeignete Mittel und Anordnungen am Schiffskörper zu steigern. — Auf die Form der Schraube selbst ist die Untersuchung nicht auszudehnen.“

Der Prüfungsausschuß bestand seinerzeit aus den Herren: Geheimer und Oberbaurat Teubert (Potsdam) als Vorsitzender, Geheimer Oberbaurat Tincauzer vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheimrat Bubendey (Hamburg), Reedereidirektor Rischowski (Breslau) und Regierungs- und Baurat Krey (Charlottenburg). Herr Geheimer Oberbaurat Tincauzer hat eine Wiederwahl abgelehnt. Herr Geheimer und Oberbaurat Teubert ist im Jahre 1916 und Geheimrat Bubendey am 10. Mai 1919 verstorben. Herr Direktor Rischowski scheidet durch seine Wahl in den Vorstand des Zentralvereins vom 8. April als Mitglied des Prüfungsausschusses ebenfalls aus, so daß als einziger nur noch Herr Regierungs- und Baurat Krey übrig bleibt.

Nach § 7 der Satzung müssen von der fünfgliedrigen Prüfungskommission drei Herren ihren Wohnsitz in Berlin haben. Wir schlagen Ihnen auf Grund der eingegangenen Schreiben vor, als neue Mitglieder in den Ausschuß zu wählen: Herrn Geheimen Baurat Ottmann vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten und

Herrn Direktor Kins von der Stern-Dampfergesellschaft. Beide Herren haben eine eventuell auf sie entfallende Wahl angenommen. Von den außerhalb Berlins wohnhaften Herren sind in Vorschlag gebracht worden die Herren: Ober- und Geheimer Baurat Lindner (Potsdam) und Geheimer Regierungsrat Otto Schulze (Danzig-Langfuhr). Ich konnte mich mit diesen Herren nicht ins Einvernehmen setzen, ob sie eine eventuell auf sie entfallende Wahl annehmen. Wir müssen also für diese beiden Herren eventuell noch je einen Ersatzmann wählen, und da würden wir vorschlagen, falls Herr Geheimrat Lindner die Wahl nicht annimmt, alsdann Herrn Oberbaurat Roloff, Strombaudirektor (Magdeburg), und für Herrn Geheimrat Otto Schulze (Danzig) eventuell Herrn Regierungs- und Baurat Lorenz-Meyer (Breslau). Nach vollzogener Wahl zum Prüfungsausschuß müßte dann der gewählte Ausschuß umgehend das Thema der neuen Preisaufgabe beraten, welches in einer demnächst abzuhaltenden Sitzung des Kuratoriums der Stiftung, dem nach § 11 der Satzung die Mitglieder des Vorstandes des Zentralvereins sowie ein Mitglied des Prüfungsausschusses und Herr Landgerichtsrat Dr. Schlichting als Familienmitglied angehören, begutachtet und definitiv ausgeschrieben wird. Der heute gewählte Prüfungsausschuß hätte dann noch eins seiner Mitglieder für das Kuratorium namhaft zu machen.

Vorsitzender: Meine Herren! Sie haben die Vorschläge gehört. Wird dazu das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Sind die Herren gegen die Vorschläge, die wir gemacht haben, und sollen sie in irgendeiner Weise geändert werden? — Es ist niemand dagegen; die Annahme ist also erfolgt.

Wir kommen nun zu Punkt 2 der Tagesordnung:

Vortrag des Herrn Schiffbauingenieurs K. Best: „Der schleusenlose Mittellandkanal."

Ich bitte Herrn Best, uns seinen Vortrag zu halten.

Schiffsbauingenieur R. Best: Meine Herren! Wenn ich heute hier im Großen Ausschuß reden kann über meine Linie zum Mittellandkanal, so weiß ich, daß ich vor einem ausgewählten Kreise, vor Sachverständigen rede, die das, was ich sage, verstehen und erwägen werden. Das freut mich und ist mir ein Ansporn zum Vortrage. — Dem Vorstande des Zentral-Vereins aber sage ich meinen verbindlichsten Dank dafür, daß er mir diese Gelegenheit gegeben hat.

Als ich am 9. April in der kurzen Diskussionsrede einleitend die Worte sprach: Wir haben eben in dem Vortrage des Herrn Geheimrat de Thierry eine schöne, sachliche Abhandlung über drei Schleusenlinien gehört, ich aber will zu Ihnen reden über eine schleusenlose Kanallinie —, da sah ich allgemeine Heiterkeit vor mir und der Herr Geheimrat bemerkte: Nanu, so etwas gibt es nicht. Aber, meine Herren, ich habe in der kurzen Rede erwiesen, daß es so etwas doch gibt und daß das Lächeln vor mir unbegründet war. Ich habe nicht im Erfinderwahnsinn gesprochen, habe nicht phantastische Dinge vorgetragen, nicht etwas Lächerliches an den Tag geschleppt; nein, es wurde schon damals klar, daß, wie Herr Wasserbaudirektor Leichtweiß aus Lübeck sagte, meine Linie ernst zu nehmen sei. Inzwischen sind auch viele Zeitungen und Zeitschriften auf meine Seite getreten und die anderen werden folgen; auch viele Sachverständige haben die Richtigkeit meiner Linienführung anerkannt, alle mehr oder weniger verwundert darüber, weshalb nicht die bisherigen Forscher auf diesem Gebiete auf diese so einfache und vorteilhafte Linie gekommen sind. Daher wird es so vielen schwer, mir zu glauben, daher bleibt bei den meisten der Gedanke sitzen: wenn das nur nicht doch ein Irrtum ist! Heute nun, meine Herren, will ich versuchen, Ihnen klar zu legen, daß ich mich nicht irre, sondern daß meine Linie die am leichtesten zu bauende ist, ja daß sie wirklich in der von der Natur vorgezeichneten Trace verläuft, in dem Aller- und Ohretale, dem alten Elbetale der Eiszeit.

Der bis Misburg fertige Kanal hat die Wasserspiegelhöhe von 49.80 N. N. oder sagen wir einfach 50 N. N., denn er wird später doch meist so liegen.

Die alte Nordlinie ist geplant auf 56,60 N. N. in der Scheitelhaltung; sie hat bis Heinrichsberg dem Ihlekanal gegenüber vier Schleusen, hinzu kämen die Schleusen Niegripp und Ihleburg, das sind bis zur Einmündung meiner Linie unterhalb der Schleuse Ihleburg sechs Schleusen. Würde man sie mit der Mittellinie über die Elbe führen, so könnte man die Zahl der Schleusen auf vier erniedrigen. Gespeist werden kann die Nordlinie nur aus der Leine, der Innerste, der Fuhse, der Oker und der Aller, insonderheit aus der Leine und der Oker, d. h. aus dem Allerstromgebiet. Angenommen werden von Havestadt und Contag 3,8 cbm pro Sekunde bei einem 8-Millionen-Tonnenverkehr, bei einem 10-Millionen-Tonnenverkehr, den ich annehme, wären es 4,8 cbm pro Sekunde, und dabei soll die Hälfte mit einem Pumpwerk aus dem bereits fertigen Kanale bei Misburg, d. h. der Weser entnommen werden. Sie sehen daran, welchen Speisungsschwierigkeiten diese am niedrigsten liegende Linie unterworfen ist. Ich nehme aber getrost an, daß noch mehr Wasser verbraucht wird, denn Havestadt und Contag haben die Versickerung sehr niedrig angenommen, es dürften 6 cbm pro Sekunde zusammenkommen, das sind täglich 520 000 cbm Wasser, die der Aller entzogen werden.

Die Mittellinie liegt auf 66 N. N. in der Scheitelhaltung. Die Zahl der Schleusen beträgt bis Ihleburg vier Stück. Sie hat den Vorteil, daß sie auf einer Brücke über die Elbe geführt werden soll; sie nähert sich auch Braunschweig und sendet einen Zweigkanal bis auf 4 km heran; sonst aber, meine Herren, sie ist nur eine ein wenig südlicher verlaufende Nordlinie, denn sie geht nahe an Fallersleben und Oebisfelde vorbei und bleibt im ganzen im Ohretal. Die Geländelage gestattet eben nicht mit 66 N. N. von Braunschweig über Helmstedt nach Magdeburg zu kommen. Die Mittellinie kann nur gespeist werden aus der Leine, der Innerste, der Oker und der Aller; alle anderen Annahmen des Herrn Professor Franzius, wonach ein Teil Speisewasser entnommen werden soll vom Bernburger Kanal, den Bode-Talsperren und der Elbe jenseits Hohenwarthe, werden nicht Tatsachen. Diese Faktoren sind einfach noch nicht da, kommen auch vielleicht nicht zur Ausführung.

Der Wasserverbrauch ist berechnet bei Verwendung von Schneider-Schleusen dennoch auf 7,40 cbm pro Sekunde bei einem 10-Millionen-Tonnenverkehr. Es wären das täglich rund 640 000 cbm, nehmen wir aber vorsichtshalber 700 000 cbm an. Die langen Zuleitungskanäle von Nordstemmen an der Leine, von Hildesheim an der Innerste verbrauchen auch wesentlich an Versickerung- und Verdunstungswasser. Es liegt auch hier klar, daß das Speisewasser, dem Allerstromgebiet entnommen, ihm nirgendwo wieder zugeführt wird, sondern an die Elbe, die Weser und die Ems abgegeben wird. Dann bitte ich aber wohl zu bemerken, daß lange Zuleitungskanäle für das Speisewasser erforderlich sind.

Die Südlinie steigt bis zu 83 N. N. auf, sie hat sieben Schleusen bis zur Elbe oder falls mit der Mittellinie über die Elbe geführt, sind es bis Ihleburg acht Schleusen. Der Wasserverbrauch der Südlinie wird von Havestadt und Contag bei einem nur 6-Millionen-Tonnenverkehr auf 5 cbm pro Sekunde berechnet, bei 10 Millionen Tonnen wären das aber minimal 9 cbm, täglich also 770 000 cbm Wasser. Hiervon soll zwar dem Allerstromgebiet nur ⅓ entnommen werden — 280 000 cbm, die restlichen ⅔ der Bode, die aber ohne große Talsperren dies Wasser gar nicht zur Verfügung hat. Mit andern Worten heißt das, daß man es der Oker und Ilse doch entnehmen muß. Die Südlinie durchzieht zwar ein hochentwickeltes Gebiet, würde sicher einen großen Lokalverkehr haben, aber sie kann zunächst für den Durchgangsverkehr nicht in Frage kommen. Wenn aber die Durchgangslinie fertig ist und man dem Kanal nach Bernburg, ja nach Leipzig näher tritt, dann muß auch die Südlinie gebaut werden; denn, meine Herren, lassen Sie uns das nicht übersehen, für die Verbindung von Ost und West werden Doppellinien erforderlich.

Nun wollen wir einmal meine Linie betrachten. Sie hat eine Wasserspiegelhöhe von 50 N. N., mithin keine Aufstiegschleuse nötig, der Abstieg zum Ihlekanal bei Ihleburg ist selbstverständlich. Diesen Abstieg von rund 15 m rechne ich mit einem Hebewerk zu machen, das nur sehr wenig Wasser — 20 cbm pro Hebung — erfordert. Bei einem Durchgangsverkehr noch über die Elbe von 8 Millionen Tonnen und im Mittel 700 Tonnenladungen wären täglich 40 Hebungen erforderlich, mithin nur ein Wasserverbrauch von 800 cbm. Bei den vielen Einschnitten meiner Linie liegt Versickerung nicht vor, sondern es findet noch ein Zulauf aus Grundwasser statt. Ich schätze ihn auf 0,2 cbm pro Sekunde. Die Verdunstung muß nach allen bisherigen Erfahrungen auf vier Liter pro Sekunde und Kilometer angesetzt werden. Es kommen bei mir einschließlich der Zweigkanäle in Betracht 220 km, das ergibt 76 600 cbm, sagen wir vorsichtshalber 78 000 cbm. Hinzu kämen noch die Schleuse nach Rothensee, sowie die der Strecke Braunschweig—Celle. Diese einfachen Schleusen von 85 × 10 m verbrauchen bei Sparbecken mit ½ nur 4300 cbm, sagen wir 5000 cbm pro Schleusung. Mehr als täglich fünf Schleusungen dürften nicht in Betracht kommen, weder nach Braunschweig, noch nach Rothensee, noch von Celle her; denn das wären bei 700-Tonnenladungen mehr als 1 Million Tonnen jährlich. Das Schleusenwasser beträgt also $5000 \times 5 \times 2 = 50\,000$ cbm, der Gesamtwasserverbrauch also $50\,000 + 78\,000 + 800 = 128\,800$ cbm, sagen wir abgerundet 130 000 cbm. Verglichen mit den anderen Linien ergibt sich folgendes Bild:

Die Nordlinie	verbraucht	520 000 cbm
Die Mittellinie	„	700 000 „
Die Südlinie	„	777 000 „
Meine Linie	„	130 000 „

Man sieht, daß meine Linie einschließlich der Zweigkanäle nur ¼ bis ⅕ der anderen Linien verbraucht; die Hauptlinie allein, und die müßte ich eigentlich in Konkurrenz zu den anderen Linien setzen, verbraucht nur rund 78 000 cbm, das wäre der zehnte Teil.

Woher kann ich dieses geringe Wasserquantum entnehmen und wie läuft es dem Kanal zu? Das liegt so außerordentlich günstig, daß Sie sich wundern werden. Der Wasserspiegel der Aller liegt nahe oberhalb Gifhorn auf reichlich 50 N. N., der Zuleitungskanal wird kaum 100 m lang; die Ise nördlich Gifhorn liegt noch etwas höher und kommt ebenfalls auf 100 m nahe; die Ohre bei Calvörde habe ich dicht nördlich am Kanal und kann ebenso leicht speisen; das Schwarzwasser bei Nordburg, nur 600 m entfernt, liegt zwar 6 m tiefer und müßte hier gepumpt werden; die Fuhse bei Klein-Ilsede dagegen gestattet ebenfalls

die Zuleitung in die Haltung von 65 N. N.; in die obere, Braunschweiger Haltung, müßte das Wasser gepumpt werden; der Ueberschuß aus Grundwasser läuft von selbst zu. Wie viel kann ich unbedenklich den genannten Flüssen entnehmen? Zuerst

der Aller bei Gifhorn	0,4	cbm pro Sekunde
der Ise (ebenda)	0,3	„ „ „
dem Schwarzwasser	0,1	„ „ „
der Ohre bei Calvörde	0,4	„ „ „
der Fuhse bei Ilsede	0,2	„ „ „
Ueberschuß aus Grundwasser	0,2	„ „ „
zusammen	1,6	cbm pro Sekunde

oder täglich 138 000 cbm.

Nun stände mir aber weiter zur Verfügung durch den fertigen Kanal das Weserpumpwerk, schließlich würde mir auch der Nord-Südkanal noch Wasser liefern. Davon wollen wir aber einstweilen absehen.

Da höre ich bemerken: Du entnimmst das Wasser auch zum größten Teile dem Allerstromgebiet. Sehr richtig, das geht nicht anders. Aber ich führe der Aller bei Celle einen Teil davon wieder zu, und dann entnehme ich nur in Wirklichkeit den sechsten Teil, wie die anderen Linien. Von der Weiterkanalisation der unteren Aller will ich nur so viel sagen, daß sie nicht nur im Schiffahrtsinteresse kommt, sondern insbesondere im Wiesenbewässerungsinteresse. Ist aber die Kanalisation der unteren Aller gemacht, dann hat man aus ihrem Stromgebiete so viel Wasser zur Verfügung, daß man den ganzen Kanal von der Elbe bis zur Ems speisen kann und das Pumpwerk in Minden wesentlich entlasten kann. — Ich mache noch aufmerksam, daß ich aus der Oker, deren Wasser die Landwirte zur Wiesenbewässerung beanspruchen, kein Speisewasser entnehme, wohl aber die Sommerhochwasser im Kanal aufnehmen kann. Die den Kanal speisenden Flüsse haben ein klares, schlammfreies Wasser, verunreinigen den Kanal nicht, auch wird ihr Wasser von den Landwirten nicht beansprucht.

Nun muß ich aber dringend erst den Verlauf meiner Linie zeigen, folgen Sie mir bitte auf der Karte.[1] Von Misburg geht es zunächst an der Eisenbahn entlang bis nahe Lehrte, dann wendet sich der Kanal nordöstlich, überschreitet die Fuhse und geht gerade auf Langlingen zu, westlich dieses Ortes die Aller auf einer Kanalbrücke, wie bei Seelze an der Leine, überschreitend. Nun beschreibt der Kanal einen großen Bogen im Radius von 2000 m, geht südöstlich auf Müden zu, nördlich desselben bleibend. Warum nicht von Lehrte geradezu auf Müden, muß man hier sagen? Weil die Hochwasser der Aller und der Oker bei Müden die Höhe des Kanalwasserspiegels erreichen und zu bedeutend sind, um unter dem Kanal hindurch gedäkert zu werden. Unterhalb Langlingen liegt aber das höchste Hochwasser auf 45,80 N. N., es kann also sehr wohl unter der Kanalbrücke hindurchgeführt werden. Nun bleibt der Kanal immer nördlich der Aller, er geht durch Gifhorn dicht nördlich des Schlosses, km 57. Hier wird man wohl auch am besten den Nord-Südkanal einmünden lassen. Gifhorn dürfte auch Umschlagsplatz werden. In der Hauptsache Südostrichtung fahrend, geht's durch Wolfsburg, dann in Ostrichtung bis Vorsfelde, nun mit Ostnordost wird der Aller-Ohre-Entwässerungskanal umgangen, diesem folgend in Ostrichtung, ja Ostsüdost überschreitet der Kanal den Entwässerungskanal bei km 104.5 und erreicht Calvörde bei km 115. Nun führt der Kanal immer südlich der Ohre entlang über Neuhaldensleben, zwischen Wedringen und Vohldorf durch und sendet von km 141 ab den Zweigkanal von 12 km Länge, auch auf derselben Höhe von 50 N. N. nach Magdeburg—Wilhelmsstadt resp. Hauptbahnhof, abzweigend von dieser Linie den 3 km langen Kanal nach dem Hafen Rothensee mit einem Abstieg von rund 10 m. Der Hauptkanal aber wendet bei km 141 sich im Bogen nach Norden, überschreitet die Ohre auf einer gleichen Brücke wie die Aller bei Langlingen, umgeht Wolmirstedt in Ostrichtung, nimmt nun die Richtung Nordost, läßt Rogätz östlich liegen, bis nach Sandkrug, biegt im Bogen um die Alte Elbe und erreicht in Ostrichtung zwischen Kehnert und Sandfurth das Elbetal auf hoher steiler Sandhöhe, überschreitet das Elbetal auf einer 1000 m langen Brücke und steigt bei km 168 östlich des Elbedeichs mit einem Hebewerk von 50 N. N. auf 34,88 N. N. der unteren Haltung des Ihlekanals, also rund 15 m, ab. Dieser wird erreicht bei km 171.

Alle anderen Linien müssen auch hierher kommen, ein anderer Weg führt nicht nach Berlin. Die alte Nordlinie, mit der Mittellinie über die Elbe geführt, hat bis hierher die Länge von 166 km; die Mittellinie ist bis hierher 172 km lang; die Südlinie mit der Mittellinie über die Elbe geführt, ist dann 190 km lang. Rechnen wir aber die Schleusungsverluste mit und zwar pro Schleuse 3 km, so hat meine Linie 171 + 3 = 174 km; die Nordlinie 166 + (4 × 3) = 12 = 178 km; die Mittellinie 172 + (4 × 3) = 12 = 184 km; die Südlinie 190 + (8 × 3) = 24 = 214 km. Meine Linie ist also in Wirklichkeit die k ü r z e s t e L i n i e zwischen Misburg und Ihleburg und damit nach Berlin.

[1]) Anmerkung der Schriftleitung: Die Karte ist seitens des Vortragenden nicht rechtzeitig eingegangen. Sie wird eventuell in der nächsten Nummer der Zeitschrift veröffentlicht.

Dann aber, meine Herren, meine Linie steigt nicht auf, sie bleibt auf 50 N. N., dem Wasserspiegel des jetzt bis Misburg fertigen Kanals mit 209 km Länge und fügt dieser 168 km hinzu, das heißt, es entsteht ein und derselbe Wasserspiegel von Münster bis Ihleburg, genau 377 km lang: ein Fall, der auf der ganzen Erde nicht wieder vorkommt, ein Ideal für den Schiffer und für den gesamten Verkehr.

Wie ist nun das Gelände beschaffen, durch das ich den Kanal führe und auf welcher Höhe liegt es? Es ist Ackerland, Wiesen, Bruchland, Ackerland, meist leichter Sandboden, meist ganz eben, ohne irgendwelche Hügel, also leicht zu bearbeitender Boden. Die Höhenlage von Misburg bis ans Fuhsetal, rund 25 km lang, ist nach den Meßtischkarten 56, 55, 54 N. N.; dann senkt sich dieselbe auf 46, 45, 46 bis km 50 östlich Müden; nun steigt es langsam auf 48, 50, 52 bis km 70; dann steigt es auf 54, 55, 56 bis km 90; von km 90 bis 95 sogar auf 57; von hier ab fällt es wieder auf 56, 55, 54 bis km 115; dann fällt es auf 52, 51, 50 bis km 150; es fällt weiter auf 48, 46 bis km 160; steigt nun auf 49, 50 an bis km 160; jetzt ist das Elbetal zu überschreiten und östlich der Elbe liegt das Gelände auf 38 N. N., geeignet für die Senkung auf 35 N. N. zum Ihlekanal. Kleine Differenzen nach oben oder unten kommen bei einem so großen Kanalbau nicht in Betracht.

Hiernach habe ich also Einschnitte 25 + 20 + 5 + 20 = 70 km; Dammführung 25 + 10 = 35 km; Normalhöhen 20 + 35 + 6 + 3 = 64 km; 2 km Elbetal; sind zusammen 171 km des Hauptkanals. Die Zweigkanäle kommen nicht in Betracht, sie fallen und steigen mit dem Gelände.

An Flüssen habe ich zu überschreiten:

1.	die Fuhse	mit einer Brücke in Eisen von	30 m Länge
2.	„ Aller	„ „ „ „ „ „	70 m „
3.	„ Ohre	„ „ „ „ „ „	70 m „
4.	„ Elbe	„ „ „ „ „ „	1000 m „

Die kleinen Bäche, Gräben usw. nenne ich gar nicht, das ist Nebensache.

Zweigkanäle habe ich auch angenommen, und zwar so, daß, wenn später weiter ausgebaut, sie eine neue selbständige Linie ergeben. So schließe ich mich der jetzt schon im Bau begriffenen Linie von Misburg nach Peine an, sie fortsetzend in der Südlinie nach Braunschweig. Der Hafen für Braunschweig läßt sich wohl am besten nahe der hannoverschen Eisenbahn zwischen Broitzem und der Stadt anlegen. Dieses Kanalstück kann aus der Fuhse bei Peine resp. Klein-Ilsede gespeist und das erforderliche Wasser mit Pumpwerk in die obere, braunschweigische Haltung gepumpt werden. — Einen zweiten Zweigkanal führe ich von Langlingen nach Celle an die schiffbare Aller. Ich hatte zunächst den Eintritt desselben unterhalb Celle in die Aller geplant, ich folge jetzt aber dem Herrn Senator Haacke in Celle und führe ihn 3 km oberhalb Celle in die Aller bei Verlegung des Celler Wehres dahin. Der Anschluß an die schiffbare Aller muß unter allen Umständen hergestellt werden, einmal, um Bremen auf dem geradesten Wege an das östliche Wasserstraßengebiet anzuschließen, zweitens, um bei irgendwelchen Störungen im Kanal einen Ausweg zu haben, wie jetzt erst kürzlich bei Dankersen sich zeigte, drittens, um das Wasser aus der Fuhse der Aller wieder zuzuführen. Daß Störungen und Brüche im Kanal vorkommen könnten und würden, habe ich seit länger als 10 Jahren schon vorausgesagt, meine Briefe enthalten das wiederholt.

Einen dritten Zweigkanal habe ich nach Magdeburg angenommen. Er geht von Wolmirstedt auf der Höhe von 50 N. N. westlich der Chausse Magdeburg—Wolmirstedt bis an die Wilhelmsstadt und den Hauptbahnhof, gestattet hier eine Hafenanlage der schönsten Art. Eine Abzweigung von ihm, von 3 km Länge, wird nach dem Hafen Rothensee gesendet und damit die Elbe erreicht. Auch hier ist die Möglichkeit gegeben, bei einer Störung der Elbeüberführung über Rothensee und den Plauenschen Kanal nach Berlin zu kommen.

Welchen Verkehr kann der Hauptkanal bewältigen? Hier ist einleuchtend, daß der schleusenlose Kanal das meiste leisten kann. Was die Schleuse bei Münster und das Hebewerk bei Ihleburg leisten können, das leistet der Kanal auch. Ich will 10 Millionen Tonnen annehmen. Auf der langen Strecke von 377 km, das sind vergleichsweise 10 km mehr als die ganze Weser von Münden bis Bremen, kann neben dem Durchgangsverkehr von 10 Millionen Tonnen noch ein wesentlicher Lokalverkehr stattfinden von vielleicht auch noch 5 Millionen Tonnen, dazu noch ein starker Motorboot-Marktverkehr nach den großen Punkten Hannover und Magdeburg. Wahrscheinlich wird auch Passagierverkehr um Hannover herum stattfinden. Auf Schleusenkanälen kann dies nicht stattfinden.

Nun zu den Baukosten. Diese kann ich nur auf denselben Unterlagen veranschlagen, auf denen die anderen Entwürfe berechnet sind. Dann ergibt sich pro Kilometer 400 000 M in dem billigen und leicht zu bearbeitenden Boden. Es handelt sich um 171 km Hauptkanal, 14 km Zweigkanal nach Celle, 12 km Zweigkanal nach Magdeburg und 3 km nach Rothensee, 20 km von Peine nach Braunschweig: das sind zusammen 220 km mit 400 0000 M = 88 Millionen Mark. Weiter die Elbeüberbrückung 7 Millionen Mark; das Hebewerk in Ihleburg 4 Millionen Mark; die Schleuse nach Rothensee 5 Millionen Mark; 2 Schleusen nach Celle

10 Millionen Mark; 1 Schleuse bei Peine 5 Millionen Mark: zusammen 120 Millionen Mark. Die kleinen Flußüberbrückungen rechnen im Preise des laufenden Kanalkilometers mit. Sollte aber wirklich noch irgend etwas hinzukommen, so wollen wir rechnen 125 Millionen Mark.

Jetzt muß ich die besonderen Vorteile meiner Hauptlinie noch einmal zusammenstellen in folgenden 10 Punkten:

1. Meine Linie ist schleusenlos, weil sie dieselbe Wasserspiegelhöhe hat, wie der jetzt bis Misburg fertige Kanal, nämlich rund 50 m über Normalnull.
2. Sie hat natürliche, leichte Speisung aus der Aller, der Ise, der Ohre; dann aber braucht sie so gut wie gar kein Schleusenwasser.
3. Sie geht auf einer Brücke über die Elbe, stört also den Elbeverkehr nicht.
4. Sie schließt durch einen Zweigkanal an die schiffbare Aller in Celle an.
5. Sie schließt auch Peine und Braunschweig durch einen Zweigkanal an.
6. Sie geht auch nach Magdeburg-Hauptbahnhof durch einen Zweigkanal auf 50 N. N., sowie zum Hafen Rothensee und damit zur Elbe.
7. Sie ist die am billigsten zu bauende und zu unterhaltende Linie.
8. Sie ist die beste Durchgangslinie und kann am meisten leisten.
9. Sie gestattet den leichtesten Anschluß des Nord-Süd-Kanals in Gifhorn.
10. Sie entnimmt kein Speisewasser aus der Oker, das zur Wiesenbewässerung gebraucht wird, kann aber sehr wohl deren Sommerhochwasser aufnehmen.

Meine Herren! Der Mittellandkanal soll und muß in erster Linie dem Durchgangsverkehr, der 80% des Gesamtverkehrs ausmachen wird, dienen; er muß das Bindeglied zwischen den östlichen und westlichen Wasserstraßen sein. Daher muß er auch in der einfachsten Linienführung verlaufen und Sonderinteressen vermeiden. Der Einwand, daß ich zu weit nach Norden ausweiche, trifft nicht zu; ich bleibe, abgesehen von dem Haken nach Langlingen, der alten Nordlinie auf 0,5 bis 3 km nahe und der Mittellinie auf 2 bis 5 km; ob ich westlich der Elbe nach Norden gehe und die anderen Linien östlich derselben, bleibt sich gleich, wir treffen uns bei Ihleburg wieder! Der Einwand, daß ich durch ein Wiesen- und Bruchgebiet gehe, statt durch hochwertiges Gebiet, ist nicht stichhaltig. Wer weiß, was in 10 Jahren sich an der oberen Aller an Industrie entwickelt hat, schließlich gebietet die natürliche Trace, den Kanal so zu legen, daß er ihr folgt, so ist es auch bei dem Nord-Süd-Kanal der Fall.

So treten nun auch Sie, meine Herren, für meine Linie ein, je eher, desto besser; lassen Sie den Einwand, daß ich damit zu spät gekommen sei, nicht zur Geltung kommen. Man sagt, es seien 3 bis 4 Jahre zu den Vorarbeiten nötig. Ich meine, daß diese, wenn man will, noch in diesem Jahre vollendet werden können, man greife sie nur an vielen Stellen zugleich an. Ich bitte Sie, wirken Sie mit, daß diese meine Linie gebaut wird, damit dereinst unsere Kinder unseren weiten, praktischen Blick anerkennen. Kanäle sind Bauten für die Zukunft! Einmal ausgeführt, müssen sie so bestehen bleiben, sie können nicht so leicht geändert oder verlegt werden wie Landstraßen und Eisenbahnen. Lassen Sie uns das bedenken!

Was liegt in der Zukunft? Das weiß niemand, als Gott allein. Alle bisherigen Stützen und Festpunkte sind gefallen. Unsere Feinde wollen uns erdrücken, unsere großen Lebensadern, wie Rhein, Elbe und Oder, abbinden, von der Weichsel gar nicht zu reden. Es bleibt uns nur die Weser frei, die uns nicht ernähren kann. Dennoch, wer kann wissen, was in einigen Monaten, ja schon in einigen Wochen geschehen kann und geschehen wird; vielleicht kommt eine schnelle Lösung und eine gänzliche Wendung der Dinge. Gott regiert die Welt und nicht das Kleeblatt Clemenceau, Lloyd George und Wilson. Darum müssen wir getrost sein und das schaffen, was vernünftig ist und vernünftig bleibt. Große, lange Verbindungskanäle fehlen uns; die bisherigen Bauten sind nur Sackgassen, sie können nicht als durchgehende Wasserstraßen angesehen werden. Länger als 100 Jahre ist die Mittellandknal-Verbindung geplant; sollte sie jetzt wohl ausgeführt werden, haben unsere Abgeordneten den Mut, das Geld dazu zu bewilligen?

Und nun, meine Herren, danke ich Ihnen, daß Sie mir zugehört haben; ich bitte Sie noch einmal, treten Sie für meine schleusenlose Kanallinie von Hannover bis über die Elbe ein. (Lebhaftes Bravo!)

Vorsitzender: Ich stelle den Vortrag des Herrn Best zur Diskussion.

Zunächst hat Herr Geheimrat de Thierry das Wort.

Geheimer Baurat Professor de Thierry (Berlin-Grunewald): Meine Herren! Ich möchte an Herrn Best eine Frage richten. Er sprach von dem Allerhochwasser und gab dafür eine Höhe von 45,80 an. Wie ist es denn mit dem Elbehochwasser. Ist für eine genügende Höhe zwischen der Unterkante seiner Kanalbrücke und dem Hochwasserspiegel der Elbe gesorgt?

Schiffsbauingenieur Best: Da habe ich sehr viel Spielraum. Es bleiben unter der Brücke 5,50 m; das Elbehochwasser liegt ungefähr 39 N. N. Leider habe ich vergessen, das hier in meinen Vortrag aufzunehmen; ich habe mich aber überzeugt, daß es richtig ist. Ich habe mich in Tangermünde erkundigt und durch die Elbstrombaudirektion Auskunft erhalten; da sind noch 5,50 m Spielraum.

Geheimer Baurat Professor de Thierry: Damit wäre meine Frage erledigt. Herr Best hat im Eingange seines Vortrags sich auf eine Zwischenbemerkung von mir in der vorigen Sitzung berufen, so kann ich wohl als erster das Wort ergreifen: Ich habe in meinem Schlußwort am 9. April gesagt, vielleicht wäre die Bestsche Linie die beste, und das, was Herr Best heute über die Bedeutung des Durchgangsverkehrs gesagt hat, ist zweifellos richtig (Zustimmung); in dieser Beziehung gewährt die Bestsche Linie in der Tat große Vorzüge. Die Frage ist nur die, ob diese Linie auch durchführbar ist, und nach der Richtung hin sind mir bei Durchsicht des gedruckten Berichts über seine Ausführungen, wie er in unserer Zeitschrift wiedergegeben ist, doch ernste Bedenken aufgestiegen. Wenn Herr Best jetzt immer noch von einem „schleusenlosen" Kanal spricht, so ist das eine façon de parler. Denn ob ich ein Hebewerk oder eine Schleuse habe, ist in der Wirkung dasselbe, und — offen gestanden — ich ziehe dort, wo ich die Wahl habe, eine Schleuse einem Hebewerk vor. Das Bestreben geht doch allgemein dahin, die Schleusenabmessungen zu vergrößern, um die Möglichkeit zu schaffen, mit ganzen Schleppzügen immer rasch durchzukommen, so daß eine Schleuse zweifellos leistungsfähiger ist als ein Hebewerk. Wenn also Herr Best ein Hebewerk anlegt, um nur von einem „schleusenlosen" Kanal sprechen zu können, so ist der Ausdruck nach meinem Dafürhalten doch nicht ganz zutreffend. Wäre gar keine Schleuse da, dann würde eben bei einem Wasserstande von + 50 im Mittellandkanal und + 37 in dem Ihlekanal der Mittellandkanal einfach nach dem Ihlekanal auslaufen. Also es muß irgendein Werk vorhanden sein (Sehr richtig!), so daß mein Zwischenruf: „Das gibt's gar nicht!" durchaus berechtigt war, und ich kann ihn jetzt nur noch unterstreichen.

Es bestehen aber, wie schon erwähnt, Bedenken wegen der Durchführbarkeit. Herr Best führt an, daß er 70 km im Einschnitt hat, und an einer Stelle, auf 25 km bis zur Fuhse, geht er 6 m tief; auf der Wasserscheide zwischen Aller und Ohre hat er sogar einen Einschnitt von 7 m. Herr Best sagt allerdings, dadurch erreiche er den Vorteil, daß das Grundwasser von selbst seinem Kanal zufließt. Aber die Nachteile, die hierdurch entstehen, scheint mir Herr Best ganz außer acht gelassen zu haben. Ich habe gestern ein Telegramm bekommen, das ich wahrscheinlich dem Umstande verdanke, daß ich in der letzten Versammlung hier gesagt hatte, die Bestsche Linie wäre vielleicht die beste. Ich möchte Ihnen dieses Telegramm nicht vorenthalten:

„Erhebe hiermit Protest gegen Ausführung des Entwurfs Nordlinie Mittellandkanals des Herrn Best, da bei der tiefen Lage des Kanals bei diesem Entwurf das Grundwasser im Drömlingsgebiet und in der Allerniederung erheblich abgesenkt wird, zum Teil mehr als 6 m. Hierdurch ist Wertlosmachung großer Gebiete im Drömling und in Allerniederung hiesiger Gegend zu befürchten. Graf Schulenburg."

Mein Herren! Bei einer so tiefen Absenkung des Grundwassers in durchlässigem Boden — Herr Best hat selbst gesagt, daß es sich um leichten Sandboden handelt, wahrscheinlich kommen auch moorige Flächen in Frage — ist eine Entwertung des ganzen Gebiets, das von dem Kanal in Mitleidenschaft gezogen wird, zu befürchten, und eine Schädigung wird sich nicht auf zwei oder drei Kilometer, sondern auf eine viel größere Entfernung zu beiden Seiten des Kanals erstrecken. Können wir es uns heutigentags leisten, daß wir unsere Landwirtschaft in dieser Weise schädigen? Es ist bei früheren Kanalbauten zweifellos gesündigt; hier sowohl wie bei Flußregulierungen hat man nicht die genügende Rücksicht auf die landwirtschaftlichen Interessen genommen. Aber in Zukunft sollten wir doch danach trachten, die Interessen der Landwirtschaft im vollen Maße zu wahren.

Was wäre nun die Folge, wenn der Antrag von Herrn Best durchginge und wir beschlössen, der Regierung nahezulegen, diese Linie zu bauen? Ich möchte Sie daran erinnern, daß am 25. Februar 1918 in einer Versammlung des Ausschusses zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals Herr Ministerialdirektor Sympher ausdrücklich gesagt hat: „Es kann in Frage kommen, der ersten Ausführung die Südlinie zugrunde zu legen, später könnte dann eine Nordlinie gebaut werden." Meine Herren, dann würde die Sache so kommen, daß die Südlinie gebaut würde, die zweifellos für den Durchgangsverkehr, wie auch Herr Best anerkennt, große Nachteile bietet. Den Bau der Nordlinie werden wir jedenfalls niemals erleben. Auf lange Zeit müßte dann die Industrie in Magdeburg, in Berlin usw. einfach den Schaden tragen. Also ich glaube, wir haben gar keine Veranlassung, von der Entschließung, die wir am 9. April hier gefaßt haben, abzugehen.

Grabenbauinspektor Hoffmann (Oebisfelde): Meine Herren! Ich bin hier als Vertreter derjenigen Gegend miteingeladen worden, in welcher der projektierte Kanalspiegel nach dem Entwurf des Herrn Best das Gelände am tiefsten durchschneidet, und zwar gehöre ich zur Drömlings-Korporation. Das ist ein Entwässerungsverband, der vor 130 Jahren durch Friedrich den Großen in Angriff genommen wurde und im Laufe dieser mehr als 100 Jahre bis ins kleinste, also gerade bezüglich der Ent- und

Bewässerung, ausgebildet und ausgebaut worden ist. Im Jahre 1859 ist auch, im Verein mit den Braunschweigern und den Hannoveranern, der sogenannte braunschweigische Drömling mit melioriert worden, weil eben die Vorflutverhältnisse in früheren Jahren sehr schlechte waren. Deshalb stimmt es nicht, wenn Herr Best in seinem Vortrage vorhin gesagt hat, er durchschneide Bruchland. Das sogenannte Drömlingsgebiet ist kein Bruchland, sondern im Gegenteil, wir haben hier hochkultiviertes Niederungsmoor; es hat sich im Laufe der Jahre dort ein Kulturland entwickelt, wie wir es selten, namentlich hier in der Provinz Brandenburg fast an keiner Stelle, in einer landwirtschaftlichen Gegend aufzuweisen haben. Dieses Gebiet liegt an den Stellen, wo die Kanallinie des Herrn Best hindurchführt, soviel ich mich hier orientieren konnte, auf der Ordinate 57,5. Der projektierte Kanalwasserspiegel soll die Höhe 49,8 haben. Also wir haben hier eine Absenkung von 7,7 m, die wir zu befürchten haben, wenn das Projekt zur Ausführung kommt.

Nun möchte ich Ihnen das zu überlegen geben: Welche Landwirtschaft und welche Kulturpflanze soll überhaupt auf einer solchen Fläche gedeihen, auf welcher der Grundwasserstand sich über 7 m unter der Oberfläche befindet! Meine Herren, dann können wir in unserem Drömling einen großen Exerzierplatz anlegen, sofern wir den noch nötig haben; aber für irgendwelche landwirtschaftliche Kultur ist er jedenfalls verloren. Wir haben in diesem Gebiet nicht bloß den Aller-Ohre-Kanal, sondern acht kleinere Entwässerungsgräben, die aber immerhin für die Ent- und Bewässerung dieses Gebiets von großer Wichtigkeit sind, und wenn diesen Gräben das Wasser abgezapft wird, wie es doch tatsächlich nachher der Fall sein wird, dann haben wir im Sommer nur noch eine pulvrige große Fläche im Drömling und können dort überhaupt keine landwirtschaftlichen Produkte mehr erzeugen. Dasselbe trifft auch für den braunschweigischen Drömling zu; das wird der braunschweigische Herr Vertreter, der hier anwesend ist, bestätigen können. Besonders im Allertal, in der Gegend von Wolfsburg — das beweist schon das Telegramm, das soeben von dem Herrn Grafen Schulenburg gekommen ist, der dort mit seinen großen Gütern sehr beteiligt ist —, sind dieselben Bedenken zu erheben wie hier. Deshalb möchte ich sehr darum bitten, daß man sich die Sache wohl überlegt, ob man diesem Projekt die Zustimmung geben kann. Es hängt davon das Bestehen oder Nichtbestehen einer großen landwirtschaftlichen Fläche ab.

Staatsbaurat a. D. Professor F r a n z i u s (Hannover): Meine Herren! Ich möchte zu der Kritik des Herrn Best an der Mittellinie einige Worte sagen. Ich habe die Mittellinie gerade mit großer Vorsicht so angelegt, daß das Gebiet im Drömling und in der benachbarten Gegend nicht in der Weise benachteiligt wird, wie es bei der Linie des Herrn Best der Fall sein würde. Es wäre ja für die Mittellinie natürlich ebenso leicht möglich, mit seinem Hebewerk auf die Ordinate + 50 herunterzusteigen, etwa in der Gegend von Fallersleben oder etwas weiter östlich, und dann in derselben Richtung weiter zu gehen, wie Herr Best es macht. Aber das halte ich für eine direkt unmögliche Lösung. Man könnte dann genau mit zwei Hebewerken so arbeiten, hätte genau so einen schleusenlosen Kanal, und der ganze Unterschied, der zwischen der Bestschen Linie und der Mittellinie besteht, liegt dann eben einfach in den zwei Hebewerken, die bei der Mittelinie mehr vorhanden wären. Dieser scheinbare Vorteil der Linie Best wird aber dadurch, daß der ganze Stichkanal, der bei der Bestschen Linie nach Braunschweig nötig wäre, bei der Mittellinie fortfällt. Man kann dann also mit genau demselben geringen Wasserverbrauch arbeiten wie die Bestsche Linie. Ich halte überhaupt die ganze Frage der Wasserversorgung bei diesen Linien, ob Mittellinie, Nordlinie oder Bestsche Linie, für vollständig gleichgültig; das sind Fragen, die vollkommen gesichert sind. Die Auffassung von Herrn Best, daß die Bode nicht herangezogen werden kann, kann ich nicht teilen. Ich stütze mich dabei auf die Denkschrift des Herrn Oberbaudirektors Rehder, der genau dieselbe Ausführung machte, daß die Bode herangezogen werden könnte. Es ist das durchaus möglich, wenn es notwendig ist. Also für mich ist die Bestsche Linie für den Durchgangsverkehr eine Ideallinie; sie hat nur den einen Fehler jedes Ideals, nämlich daß sie nicht durchzuführen ist.

Ich möchte dann noch auf einen anderen Punkt kommen. Ich las gestern im „Hannoverschen Kurier" eine Mitteilung, die folgendermaßen lautet:

„D i e F ü h r u n g d e s M i t t e l l a n d k a n a l s. Wie die „Deutsche Allgemeine Zeitung" mitteilt, ist eine Meldung, daß von den drei aufgestellten Plänen für das fehlende Bindeglied Hannover-Elbe des Mittellandkanals die Regierung sich für die sogenannte Südlinie entschieden habe, verfrüht. Ein solcher Beschluß ist von der Regierung n o c h n i c h t gefaßt worden."

Sehr bemerkenswert ist in diesem letzten Satze das kleine Wörtchen „noch". Der Beschluß ist „noch" nicht gefaßt worden; das heißt, es wird also wahrscheinlich in Zukunft sehr bald geschehen. Ob nun diese Notiz hier ein Versuchsballon ist, um einmal zu sehen, wie die Oeffentlichkeit, die heute ja durch wesentlich wichtigere Fragen als gerade durch Kanalfragen in Anspruch genommen ist, die Sache auffaßt, oder ob das eine etwas mißverstandene Notiz ist, die die Zeitung bringt, das ist natürlich nicht so leicht festzustellen. Immerhin aber ist es uns ja bekannt, daß Herr Ministerialdirektor Sympher sich schon öfter als ein starker Anhänger der Südlinie erwiesen hat und daß die Regierung im allgemeinen wahrscheinlich auf einem ähnlichen Standpunkte steht. Und da möchte ich noch einmal ganz kurz ausführen, worauf man denn überhaupt diese Stellungnahme für die Südlinie zurückführen kann. Es sind im wesentlichen drei Punkte — ich komme nachher auf die eigentliche Kernfrage, die Bestsche Linie noch zurück — die dabei zu unterscheiden sind: 1. die Notwendigkeit einer Elberegulierung; 2. der Wunsch nach dem Bau von möglichst vielen Talsperren; und 3. ein Glauben oder Nichtglauben an die Zukunft unserer Kanäle. Das sind die Gründe, die für die Stellung der Regierung bestimmend sind.

Es wird heute zunächst einmal vorausgesetzt: Die Südlinie ist absolut die beste Linie. Begründet wird das damit, daß der große Durchgangsverkehr nicht kommen würde. Folglich müsse man den Lokalverkehr aufsuchen; und demzufolge heißt es dann weiter: Da die Südlinie mehr Lokalverkehr bringt, so ist sie besser als eine von den nördlichen. Nachdem man diese Voraussetzungen gemacht hat — ob sie richtig oder unrichtig sind, ist für die Methode der Beweisführung gleichgültig —, kommt man zu den weiteren Schlüssen. Die Südlinie ist nur allein bauwürdig, noch ist die Kanalüberbrückung mit der Fortsetzung zum Ihlekanal zu teuer. Also muss man mit der Südlinie in die Elbe gehen, und da eben die Südlinie dann 25 km auf der Elbe fahren muß, muß selbstverständlich die Elbe reguliert werden. Ferner müssen zwecks Speisung Talsperren in viel weiter gehendem Umfange ausgebaut werden, als das bei den anderen Linien nötig ist. Und so gewinnt man dann einfach aus der ersten Voraussetzung, daß die Südlinie die beste wäre, sofort einen gewissen Zwang für die anderen Dinge: man glaubt sich das Geschäft der Elberegulierung sowie der Erbauung vieler Talsperren zu erleichtern und hofft auf diese Weise, mehrere Fliegen mit einer Klappe zu schlagen.

Es besteht damit ein ganz merkwürdiger Gegensatz zwischen den Anschauungen in der Kohlenindustrie — ich nenne das Kohlensyndikat, die Vertreter von Berlin usw. — und den Anschauungen im Ministerium, die man über den Umfang des Verkehrs auf diesem Kanal hört: im Ministerium immer nur ein paar Millionen Tonnen, dort die Anschauung, daß es sich bald um 10, 12, 15 Millionen Tonnen Verkehr handeln wird. Das ist nun der Kernpunkt der ganzen Frage: sobald die Regierung sich den wirklichen Fachleuten anschließen würde, würde alles fortfallen, was für den Bau der Südlinie spricht, und damit ist dann die ganze schöne Grundlage, die man nun aus dieser Verquickung der Dinge aufgeführt hat, weggefallen.

Nun wissen Sie, meine Herren, daß schon ein Teil des Kanals in Angriff genommen worden ist, und zwar das Stück von Hannover bis Peine. Es war damals, wie ich von den Vertretern von Lübeck und Hamburg gehört habe, diesen Herren bestimmt zugesagt worden, man wollte mit ihnen vorher über die Sache sprechen. Das ist nicht geschehen; aus welchen Gründen, kann ich nicht untersuchen. Jedenfalls ist einfach befohlen worden, daß die Linie bis Peine angefangen wird. Unter dem Druck der politischen Verhältnisse, der dazu führt, daß die öffentliche Meinung sich zurzeit zwangläufig mit anderen Dingen und nicht gerade mit Kanalfragen beschäftigt, besteht nun die große Gefahr, daß einfach schlankweg der Bau der Südlinie befohlen wird. Was hinterher kommt, wird man dann schon irgendwo regeln. Man würde damit glatt über den Beschluß des Zentral-Vereins und der vielen anderen Korporationen — und die Mehrheit der anderen Verbände hat sich ja durchweg dem Gedanken der Mittellinie angeschlossen — zur Tagesordnung übergehen. Meine Herren! Sie wissen alle, welche ungeheure „Segnungen" uns die Revolution gebracht hat, wer würde da nicht unsere frühere Lage der heutigen vorziehen. (Lebhafte Rufe: Sehr richtig!) Und deshalb sage ich: wenn wir nun die Revolution mit all den Schäden gehabt haben, dann wollen wir auch eine Kleinigkeit als Gewinn daraus ziehen, und diese Kleinigkeit ist, daß man heute nicht mehr in dieser autokratischen Weise über die Beschlüsse der Hauptinteressenten zur Tagesordnung übergeht, wie es im neuen Staat erst kürzlich geschah, sondern daß man sie vorher fragt. Demgemäß möchte ich vorschlagen, daß wir hier eine Resolution fassen, die ich verlesen will und über die wir ja im einzelnen sprechen können. Man kann ja zweifelhaft sein, ob man überhaupt eine Resolution fassen soll; aber wenn man zu einer solchen kommt, dann würde ich die folgende empfehlen:

„Der Große Ausschuß des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt hält an seinem in der ordentlichen Hauptversammlung vom 9. April 1919 gefaßten Beschlusse fest, wonach der Mittellinie des Mittellandkanals der Vorzug vor der Südlinie gegeben werden muß."

Und nun kommt der Nachsatz:

„Er stellt an die Regierung die Forderung, daß keine Entschlüsse hinsichtlich der Linienwahl gefaßt werden, ohne vorheriges Hinzuziehen der Vertreter der beteiligten Gemeinwesen, Industrieverbände, Ausschüsse und Körperschaften." (Bravo!)

Geheimer Regierungs- und Baurat a. D. B a s s e l (Berlin): Meine Herren! Es ist vorhin gegen das Bestsche Projekt, das ja seine großen Vorzüge hat, der Einwand erhoben worden, daß die tiefen Einschnitte der Landwirtschaft einen ungeheuren Schaden zufügen würden. Nun kommen ja bei dem Bau der Eisenbahn Einschnitte von viel größerer Tiefe als 7 m vor; es gibt Tunnels, die eine große Wassermenge an ihren Mundlöchern herausführen,

die 30 bis 40 m unter dem Boden liegen, der sich über ihnen befindet, und da ist mir nicht bekannt, daß derartige Schädigungen der Landwirtschaft eingetreten sind. Zum Beispiel bei dem Brandleite-Tunnel, bei dem das Gebirge über 40 m darüber liegt und der große Wassermengen abführt, ist in dem Baumbestand, der sich auf der Höhe befindet, kaum irgendwelche Aenderung zu bemerken; selbst Sumpf- und Moorflächen, die sich auf der Höhe befinden, sind in ihrem ursprünglichen Zustande geblieben. Das ist ja auch natürlich. Wenn Sie einen tiefen Einschnitt an der Eisenbahn sehen, der 8, 10 und 12 m tief ist, so sind da die Ränder bis an den Einschnitt der Böschung landwirtschaftlich bebaut. Das können Sie hier in der Mark und z. B. in Mecklenburg sehen, ob es nun Wald ist oder Landwirtschaft. Die Landwirtschaft hat sich trotz der Wasserentnahme, die durch den tiefen Einschnitt erfolgt, der ja eigentlich einen Entwässerungsgraben darstellt, erhalten; und das liegt daran, daß sich der Grundwasserspiegel nicht unmittelbar auf diese Tiefe des Einschnitts senkt, sondern wenn Sie den Grundwasserstand, nachdem der Einschnitt hergestellt ist, untersuchen — ich habe derartige Untersuchungen gemacht, weil wir in einem Falle die Brunnen auf der einen Seite entwässert hatten, so daß Entschädigungsansprüche an die Eisenbahn gestellt wurden —, so waren in einem schiefliegenden Gelände, das natürlich Seitengefälle hatte, auf der oberen Seite die Brunnen unverändert; an der unteren Seite war das nicht der Fall. Die Verhältnisse aber erstreckten sich nur auf ganz kurze Entfernungen von dem Einschnitt, der gemacht war. Die Grundwasserlinie, die man nachher feststellen kann, ist nicht so, daß sie dem tiefen Einschnitt horizontal entspricht, sondern sie steigt parabelförmig auf ihren früheren Grundwasserstand an. Der Boden bietet ja, welcher Art er auch sein mag, einen gewissen Widerstand und verhindert dadurch den Abfluß des Grundwassers; der Boden wird wie ein Schwamm, der das Grundwasser zurückhält. Dieselbe Erscheinung haben Sie ja hier bei der Untergrundbahn, wenn wir das Grundwasser dort senken. Wird hier an einer Stelle das Wasser mit Pumpen herausgesaugt, so wird damit der Grundwasserspiegel nicht kilometerweit oder auch nur hundert Meter weit gesenkt, sondern es entsteht eine parabelförmige Kurve des Grundwasserstandes, der ja durch Bohrlöcher festgestellt werden kann.

Also wenn Sie dem Bestschen Entwurf nichts weiter vorwerfen als die Schädigung der Landwirtschaft, wie sie hier durch das dringende Telegramm des Herrn Grafen Schulenburg und den Herrn Vertreter der Landwirtschaft ausgeführt wird, so glaube ich, kann man darüber hinweggehen; die würde sich immer nur, wenn es wirklich der Fall wäre, auf die in der nächsten Nähe der Linie befindlichen Grundstücke erstrecken, und hier würde ja immerhin eine mäßige Entschädigung gewährt werden können. Die Voraussetzung, die in dem Telegramm des Grafen Schulenburg gemacht ist, halte ich für durchaus unzutreffend.

Im übrigen aber scheint mir der Bestsche Entwurf theoretisch der richtigste zu sein. Wenn man auf eine derartige Entfernung einen Kanal zu projektieren hat und hat auf beiden Seiten an einem Ende schon eine bestimmte Höhenlage festgelegt, so ist das Natürlichste, daß man sich auf den Meßtischblättern diejenige Horizontalkurve sucht, die der Höhe des anschließenden Kanals entspricht, und den Kanal in dieser Kurve zu führen versucht. Das heißt, man würde zunächst also diese Meßtischkurven nehmen und nun in jedem einzelnen Falle untersuchen: Liegen nicht Hindernisse vor; macht diese Linie zu starke Krümmungen nach innen und nach außen; sind Hochwasserverhältnisse oder örtliche Verhältnisse vorhanden, die eine Abweichung von dieser Linie bedingen? Erst wenn man sieht, daß eine solche Linie durchaus undurchführbar ist, würde man davon abweichen und sich dann erst zu Schleusenhaltungen bequemen.

Die Behauptungen des Herrn Best, daß dieser Kanal ein schleusenloser sei, halte ich für vollkommen richtig. Denn dieser Ausdruck „schleusenlos" bezieht sich auf diejenigen Teile, die zwischen den Absteigewerken liegen. (Sehr richtig!) Das Absteigewerk, das nötig ist, um in den Ihlekanal zu gelangen, kann nicht als eine Schleuse des Kanals betrachtet werden, sondern ist Anschlußschleuse an das übrige Kanalgebiet, und diese Anschlußschleuse muß also, wie die übrigen alle, abgezogen werden. Abgesehen davon ist der Kanal wirklich ein schleusenloser. Und wenn ich da den Ausführungen des Herrn Vortragenden folge, so bin ich auch der Meinung, daß der Ortsverkehr über diesen Kanal eine untergeordnete Rolle spielt, daß der Durchgangsverkehr die Hauptsache ist. Der Mittellandkanal hat die Verbindung vom Westen nach dem Osten herzustellen; das ist der Hauptgedanke. Das Wichtigste, was zuerst gebaut werden muß, ist der schleusenlose Durchgangskanal. Alle die Anschlußkanäle, die nach dem Süden gebaut werden, steigen an und würden also ihr Schleusenwasser und ihr Ueberschußwasser dem durchgehenden Kanal als Speisung zuführen. Das Wasser würde somit nicht verloren gehen, sondern was von den südlichen Stichkanälen diesem Kanal zugeführt würde, das könnte für den durchgehenden Kanal an Pumpwasser oder Entnahme aus den Flüssen gespart werden. Die Seitenkanäle, die nach dem Süden gingen, würden also tatsächlich Speisekanäle dieses Durchgangsweges sein.

Geheimer Baurat Professor d e T h i e r r y : Ich möchte den Herrn Vorredner darauf aufmerksam machen, daß meines Erachtens zwischen den Einschnitten bei der Eisenbahn und den Einschnitten, die bei einem Kanal vorkommen, doch ein großer Unterschied zu machen ist. Wenn die Eisenbahn in flachem Gelände so tiefe Einschnitte nötig hätte, so würde sie einfach diese Einschnitte umgehen. In steilem, felsigem Gelände haben so tiefe Einschnitte natürlich keine großen Nachteile; denn wenn ich in einem steilen Gelände einen tiefen Einschnitt mache, so fließt das Grundwasser mehr oder weniger parallel der Oberfläche, und die Kurve, mit der der gesenkte Wasserstand sich dem ursprünglichen Grundwasserstand anschließt, nähert sich viel schneller dem Grundwasserstand, als wenn ich in ganz flachem Gelände einen tiefen Einschnitt mache. Da erstreckt sich natürlich die Senkungskurve viel weiter, und das hat man bei den Arbeiten an der Untergrundbahn in Berlin vielfach empfunden. (Sehr richtig!) Als man in der Tauentzienstraße den Grundwasserspiegel senkte, hat sich diese Senkung des Grundwassers über die Schleuseninsel hinaus bemerkbar gemacht. Also ich glaube, man kann das nicht verallgemeinern. Ein Einschnitt in steilem, felsigem Gelände ist in seinen Wirkungen immer etwas ganz anderes als ein Einschnitt in flachem, sandigem Gelände.

Regierungs- und Baurat a. D. S i e v e r s (Berlin-Wilmersdorf): Ich bin auch der Meinung, daß an sich die Linie, die Herr Best vorschlägt, eine außerordentlich günstige ist, und ich meine auch, daß der Mittellandkanal hauptsächlich dem Durchgangsverkehr dienen muß und in erster Linie in Rücksicht darauf zu tracieren ist. Ich kann mir aber gar nicht vorstellen, daß bei den langjährigen Vorarbeiten, die für den Mittellandkanal angestellt worden sind, eine derartige Frage auch nicht schon gründlich erörtert sein sollte, wie man diese Linie am zweckmäßigsten legen kann. Anfangs war der Mittellandkanal doch in allererster Linie nur für den Durchgangsverkehr geplant, und da hat man sicher danach gestrebt, die ganze Strecke bis zur Elbe möglichst ohne Schleusen anzulegen; da hat man sicher auch die Frage untersucht, wie das möglich ist, und ich bin überzeugt, man hat gerade auch die Entwässerung des Drömling usw. eingehend erwogen. Wenn wir jetzt auf einmal mit einer so naheliegenden Frage kämen und die ganzen Projekte gewissermaßen umwerfen und plötzlich wieder mit einem vollständig neuen Projekt anfangen wollten, so könnten wir noch Jahre warten, bis überhaupt der Bau des Kanals in Angriff genommen würde. Ich für meine Person empfehle sehr dringend, daß wir bei unserer früheren Entschließung bleiben. Ich halte die Mittellinie auch, soviel ich das als Fernstehender zu beurteilen vermag, für diejenige, die die verschiedenen Interessen am zweckmäßigsten vereinigt, und ich möchte glauben, daß wir nun nicht wieder eine ganz neue Frage in die Diskussion werfen sollten, die sicher schon früher behandelt und erledigt worden ist. Ich bitte also, die neulich gefaßte Entschließung aufrecht zu erhalten und eventuell der von Herrn Professor Franzius beantragten Aenderung zuzustimmen.

Staatsbaurat a. D. Professor F r a n z i u s : Ich kann dem, was Herr Geheimrat de Thierry gesagt hat, nur zustimmen. Ich kenne die Sache von der Korrektion der Unterweser; da liegt ein Schloß ganz ähnlich wie das des Grafen von der Schulenburg-Wolfsburg, und das Schloß ist vor einigen Jahren abgetragen und neu erbaut worden, lediglich infolge der Senkung des Grundwassers.

Weiter möchte ich darauf aufmerksam machen, daß es überhaupt unmöglich ist, einen Kanal nur nach Meßtischblättern entwerfen zu wollen, wenn man nicht durch die ganze Gegend geht und mit den Leuten dort spricht; ich weiß nicht, ob Herr Best das getan hat. (Best: O ja!) Namentlich muß man auch die Grundwasserstände dort kennen. Theoretisch kann man eine Sache wohl auf dem Papier machen, aber nicht einen Entwurf liefern, der irgendwie Anspruch darauf hat, daß man ihn hier im Verein wirklich diskutiert und sich dafür entscheiden kann.

Ich möchte noch einen Punkt anführen, der den meisten Herren nicht bekannt sein wird. In der Gegend von Calvörde liegt nach Angaben des Oekonomierats und Bürgermeisters Vibrans, der auch schon öfters im Verein hier gesprochen hat, auf einer Strecke von 12 km Triebsand. Meine Herren! Ich habe in Triebsand gebaut. Wer von Ihnen einmal solche Bauten durchgeführt hat, weiß, was das bedeutet. Und wenn Sie nun in dieser Gegend einen Kanal 7 m einschneiden wollen, dann läuft Ihnen der Triebsand, da Sie ja das Wasser absenken, nicht etwa auf 100 m zu, es kann passieren, daß er wohl auf 1000 m zuläuft, daß auf größere Entfernungen alle möglichen Senkungen an Gebäuden usw. vorkommen, die man vorher gar nicht berechnen kann. Nun kann man diesen Einschnitt in Triebsand vermeiden, wenn man weiter nach oben geht; dann kommt man auf eine Höhe vielleicht von + 62 N. N. oder etwas ähnlichem, dann kommt man aus dem Triebsand heraus und in lehmigen Boden. Aber was das bei einer Haltung von + 50 auch wieder für die Absenkung des Grundwasserstandes bedeutet, was das für die Kosten bedeutet, das kann man sich ungefähr vorstellen.

Und dann möchte ich auch noch darauf hinweisen: der Mittellandkanal ist nicht n u r Durchgangsverkehr. Ich habe oft betont: Der Durchgangsverkehr ist die Hauptsache; die ganzen Berechnungen ergeben das klar. Aber der Lokalverkehr hat auch seine Bedeutung, und einen solchen Kanal einfach n u r nach den Geländefalten zu legen, ohne jede Rücksicht auf die großen Städte und die Industrie, das ist doch eine Art des Tracierens, die man nicht machen kann. Es ist gerade die Bedeutung der Mittellinie, daß sie Orte wie Peine und Braunschweig anschließt, und das ist natürlich etwas, was mit der Bestschen Linie nicht erreicht werden kann.

Vorsitzender: Wünscht noch einer der Herren das Wort? — Wenn das nicht der Fall ist, dann erteile ich Herrn Best das Schlußwort.

Schiffbauingenieur Best: Meine Herren! Ich will Ihnen allen nur kurz erwidern. Zunächst sagte Herr Geheimrat de Thierry, ich hätte den Ausdruck „schleusenlos" gebraucht; das sei nicht zutreffend. Meine Herren, ich habe natürlich nicht gemeint, daß keine Schleusen am Ende wären. Das ist ganz selbstverständlich; das haben Sie auch alle so verstanden, und das hat auch Herr Geheimrat so verstanden, als ich am 9. April hier geredet hatte. Herr Geheimrat sagte mir damals in seiner Antwort: Es gibt keine Traçe, wo das durchzuführen ist, und darauf habe ich gezeigt, daß es in der Tat möglich ist. Meine Herren, daß eine Schleuse am Abstieg nötig ist, hat der Herr Redner dort drüben gesagt, er hat es genau und klar dargelegt, daß ich das nicht machen kann, daß ich nicht mit einer schiefen Ebene herunterrutschen kann (Zuruf: Warum nicht?) — Das gibt es nicht; es muß also mit einer Schleuse oder einem Hebewerk gemacht werden. Der Einwand, daß ein Hebewerk nicht berechtigt sei, sondern daß auch hier eine Schleuse kommen müsse, ist noch lange nicht erwiesen. Nehmen wir aber einmal an, es müsse dort in Ihleburg eine Schleuse gebaut werden, dann brauche ich nur wenig Wasser mehr, und wenn Sie die allerbesten Schleusen irgendwo sonst einführen, meinetwegen bei der Mittellinie, dann haben Sie den Abfluß auch dort; das bleibt immer bestehen. Damit haben Sie mich also noch lange nicht überwunden.

Weiter ist mir von dem Herrn Grabenbauinspektor vom Drömling eingeworfen worden, das ganze Land werde dort entwässert. Meine Herren, das weiß ich ganz genau, daß das der Fall ist; ich weiß auch sehr gut, wie die Verhältnisse dort liegen. Ich will nur das eine hinzusetzen: Diese Entwässerungen auf große Entfernungen können wir beschränken, wie wir wollen. Uebrigens frage ich Sie: Wo lassen wir denn das Gelände, das dort herausgeschachtet wird? Wollen wir das irgendwohin weit transportieren, oder lassen wir das in der Nähe und schaffen nun auf diese Weise für Ihre vielleicht sehr mangelhaften Wiesen wunderbares Ackerland und wunderbare Gartenflächen u. dgl. m.? Daß natürlich eine Umänderung kommt, ist selbstverständlich. Ich weise Sie aber auf andere Stellen hin: denken Sie einmal an den Kaiser-Wilhelm-Kanal, der durch Holstein geht. Der hat sogar 30 m durchschnitten, er hat das Moorgebiet durchschnitten, und was für Operationen sind da nötig gewesen, um das Moorgebiet zu beseitigen und abzudämmen. Den Boden haben wir ja zur Verfügung, und hier entwickelt es sich nun umgekehrt. Das geht aber allen anderen Linien ebenso, nicht bloß meiner; das geht Herrn Professor Franzius auch so. Ich habe den Ausdruck „Bruchgebiet" gebraucht, ich meine „Moorgebiet".

Was weiter die Wasserspeisung anlangt, so möchte ich nur die Frage stellen: Welche von den anderen Linien hat denn solche Speisungen, wie sie bei mir vorliegen? Bitte, bringen Sie mir doch den Beweis, daß andere Linien das Wasser von selber zulaufend haben. Warum legt denn Herr Professor Franzius die lange Linie von Nordstemmen an? (Professor Franzius: Da läuft es ja automatisch zu!) Hier liegt es doch unmittelbar daneben; das ist ein ungeheurer Unterschied.

Dann möchte ich noch sagen: wenn auch hier und da meine Berechnungen vielleicht zu korrigieren sein werden — das gebe ich herzlich gern zu, wie auch jeder andere das zugeben wird —, so sind sie dadurch noch lange nicht umgeworfen. Und dann überlegen Sie einmal, meine Herren, ob Sie eine Linie mit oder ohne Schleusenrang haben. Wir von der oberen Oder kennen den Schleusenrang, wir haben ihn sogar mit Doppelschleusen kennen gelernt. Es sind hier vielleicht Schiffahrtkundige anwesend, die werden mir das bezeugen. Wir haben den Schleusenrang unaufhörlich an der oberen Oder trotz Doppelschleusen — stimmt das? (Zuruf: Jawohl!) —, und es ist unmöglich, ihn zu beseitigen. Glauben Sie doch nicht, daß die Schleusen das immer leisten, was Sie sich theoretisch ausrechnen; die Praxis ist eine andere. Täuschen Sie sich nicht mit Gedanken, die nicht Wahrheit, sondern Hoffnungen und Meinungen sind. Ich will aber Herrn Professor Franzius gegenüber gern zugeben: vieles von dem, was er angeführt hat, ist zutreffend und wahr. — Uebrigens wäre es mir interessant, zu erfahren, wo das Schloß liegt, von dem er gesprochen hat. (Professor Franzius: Es liegt zwischen Vegesack und Bremerhaven, bei Aschwarden! — Geheimrat de Thierry: Es ist bei Meyenburg!)

Herr Regierungs- und Baurat Sievers meinte, warum man diese Linienführung nicht früher gefunden habe, man werde sie doch gewiß schon früher geplant und erwogen haben. Meine Herren, sie ist nicht geplant worden. Die frühere Linie lag auf 56 N. N.; das ganze Projekt von der Elbe bis zur Ems bis nach Bevergern lag auf 56, und erst bei der Ausführung ist man auf 50 gegangen. Darum ist dieses Projekt nicht untersucht worden, und darum hat man hier östlich Hannover geglaubt, daß es keine andere Linie gibt. Es hat sie niemand ernstlich gesucht; hätte man sie gesucht, und zwar so, wie ich sie gesucht habe, dann hätte man sie auch gefunden. Das ist so einfach, wie zweimal zwei vier ist. Herr Professor Franzius hat nur das Bestreben gehabt, mit seiner Linienführung Peine, Hildesheim und Braunschweig ein Kompliment zu machen; das ist ihm gelungen, wenn der Kanal nach Peine und nach Hildesheim gebaut wird, der gehört aber zur Speisung. Im übrigen ist die Nordlinie die beste; denn die Mittellinie müßte über Helmstedt gehen. — Ja, meine Herren, ich bleibe fest stehen, ich lasse mich nicht so leicht bange machen.

Dann ist der Einwand wegen des Triebsandes gemacht worden. Nun, kennen Sie keine Bauten, wo es sich um Triebsand handelt? Gibt es kein Schutzmittel gegen Triebsand? Und wenn wir den Boden dort auflassen, dann wollen wir einmal sehen, wie lange es dauert. Ich habe diesen Gedanken nicht in meinem Vortrag aufgenommen; aber desto besser, daß es jetzt zur Aussprache kommt. Und wenn ich das Projekt natürlich nach den Meßtischblättern entworfen habe, so kann ich nur sagen: ich kenne die Gegend auch und habe auch Zustimmung von den Grundbesitzern dort gefunden; die haben mir alle zugestimmt. Also würde ich ein Gewicht gegen das andere legen und beide in die Balance bringen. So leicht ist meine Linie noch nicht beseitigt.

Nun wende ich mich aber an alle Schiffahrtkundigen und Schiffahrttreibenden und frage sie: Welchen Kanal wollen Sie durchfahren, einen Kanal mit Hebewerken oder Schleusen oder einen Kanal, der ohne diese Bauten ist? Denn ich habe nur betont: ich lege dem fertigen Kanal noch 168 km hinzu; und das können Sie nicht, wenn Sie bei Misburg in die Höhe gehen. Ob mit einer Schleuse oder Hebewerk, das bleibt sich gleich; ich will ja nur das gleiche Niveau hinzufügen. Meine Herren! Ich weiß, was ich spreche, wenn ich auch nicht alles unter einen zwingenden Beweis bringen kann, daß Sie sich vor mir beugen müssen; das haben Sie auch nicht nötig. Aber seien Sie gerecht und erwägen Sie, daß wir es mit der Zukunft zu tun haben. Wir bauen deshalb keinen Kanal für örtliche Zwecke, wir bauen nicht nur für Interessenten. Wir wissen nicht, ob diese Interessenten in 30 Jahren noch bestehen; dann sind sie wahrscheinlich alle weggeblasen, vielleicht schon im nächsten Jahre. Aber Berlin wird bestehen, und das westfälische Kohlenrevier wird auch bestehen, selbst wenn es die Franzosen und Engländer jetzt gerne einnehmen möchten.

Nun möchte ich Ihnen noch eines sagen. Herrn Ministerialdirektor Sympher hat mein Projekt auch vorgelegen, und er schreibt an einen anderen Herrn — ich kann auch den Namen nennen — an Herrn Rischowski: „Den mir von Herrn Best zugesandten Entwurf eines Kanals von Hannover bis zur Elbe habe ich mit dem zuständigen Referenten geprüft und davon abgesehen, ihn dem Herrn Minister vorzulegen. Die Prüfung hat ergeben, daß es dem Herrn Entwurfsbearbeiter gelungen ist, eine schleusenlose Kanallinie bis zur Elbe aufzufinden. Diese verläuft jedoch so weit nach Norden und bleibt so weit von den verkehrsreichen Gebieten der Provinz Sachsen entfernt, daß sie noch mehr Widerstand erfahren würde, als die jetzt umstrittenen Linien."

Das heißt mit anderen Worten: Da jetzt die Südlinie gefallen ist, so sind diese Herren mehr oder weniger ausgeschieden; bei unserer Abstimmung am 9. April haben sie auch erklärt, daß sie nicht mit abstimmen wollten. Herr Geheimrat de Thierry hat vorzüglich ausgeführt, daß die Südlinie ohne Talsperren nicht gespeist werden könne, die Bode würde trocken werden. Das trifft zu. Und was die Einschnitte anlangt: Herr Contag, das ist Ihr eigenes Projekt; das sieht genau so aus, wie ich es habe. (Zeigt ihm seine eigene Zeichnung.)

Meine Herren! Ich bitte Sie nochmals, gehen Sie nicht an dem vorüber, sondern überlegen Sie sich, was ich gesagt habe, und meinen Sie nicht, mich beiseite zu schieben. Ich wehre mich einstweilen, und das tue ich am allerwenigsten in meinem Interesse, das tue ich für die Gesamtheit. Das tue ich für das ganze Reich, nicht für einen Ort, ein Dorf oder einen Flecken, oder eine Stadt, nicht für eine Fabrik, sondern für die gesamte Schiffahrt, für den gesamten Handel, für den gesamten Verkehr, für das gesamte Reich. Das ist mein Ziel! (Bravo!)

Vorsitzender: Meine Herren! Es liegt uns eine Entschließung von Herrn Professor Franzius vor. Ich stelle zunächst die Frage, ob Sie überhaupt eine Entschließung in dieser Angelegenheit fassen wollen oder nicht, und dann werde ich fragen, ob Sie diesem Wortlaut zustimmen oder eine andere Fassung wählen wollen. Ich bitte also die Herren, sich einmal darüber zu äußern, ob sie heute abend überhaupt eine Entschließung fassen wollen oder nicht. — Herr Geheimrat Contag hat das Wort.

Geheimer Baurat Contag (Berlin-Wilmersdorf): Meine Herren! Ich möchte bitten, heute von einer Stellungnahme abzusehen. Nachdem der Zentral-Verein bereits am 9. April seine Entschließung gefaßt hat, würde es auf Grund des heutigen Vortrags, der doch in keiner Weise den Nachweis der Ausführbarkeit der neuen Linie geliefert, vielmehr nur dargetan hat, daß das Projekt noch sehr gründlicher Vorstudien bedarf, um ernst genommen zu werden, meines Erachtens nicht richtig sein, wenn wir uns heute wieder anders festlegen oder die frühere Entschließung wiederholen wollten.

Geheimer Baurat de Thierry: Ich sehe den Schwerpunkt bei dieser Entschließung darin, daß die Interessenten noch gehört werden sollen. Das ist bei unserer letzten Entschließung nicht zum Ausdruck gekommen, und ich halte es doch für sehr wünschenswert, daß der Zentral-Verein dem Wunsche Ausdruck gibt, daß sämtliche Interessenten aller Linien auch ein Wort mitreden können und daß nicht hinter verschlossenen Türen über das Schicksal des Kanals entschieden wird.

Schiffbauingenieur Best: Meine Herren! Diesem Gedanken würde ich ebenfalls zustimmen, damit wir unsere Rechte wahren und die Regierung — gestatten Sie mir einmal den unparlamentarischen Ausdruck — uns nicht einfach über die Nase fährt.

Vorsitzender: Wird das Wort noch gewünscht? — Das ist nicht der Fall.

Ich werde nun den Wortlaut der Entschließung nochmals vorlesen:

„Der Große Ausschuß des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt hält an dem in der Hauptversammlung vom 9. April 1919 gefaßten Beschluß fest, wonach der Mittellinie des Mittellandkanals der Vorzug vor der Südlinie gegeben werden muß. Er stellt an die Regierung die Forderung, daß keine Entschlüsse hinsichtlich der Linienwahl gefaßt werden ohne vorheriges Hinzuziehen der Vertreter der beteiligten Gemeinwesen, Industrieverbände, Ausschüsse und Körperschaften."

Regierungs- und Baurat Siewers: Ich würde glauben, der Zwischensatz: „wonach der Mittellinie der Vorzug vor der Südlinie gegeben werden muß" könnte fallen, und man brauchte bloß zu sagen: „Der Verein hält an seinem damaligen Beschlusse fest". Denn das würde meiner Ansicht nach doch nicht gerade gerecht sein, wenn wir jetzt nach diesem Vortrage sagen wollten: Der Zentral-Verein tritt für die Linie ein, für die er voriges Mal eingetreten ist. Ich glaube, das Gewicht muß nur darauf gelegt werden: Alle Interessenten sollen gehört werden. (Zustimmung und Zuruf: Einschließlich der Interessenten für die Bestsche Linie!)

Vorsitzender: Ich glaube, Herr Professor Franzius sagt in dieser Resolution durchaus nichts gegen die Bestsche Linie; das lehnt er glatt ab. (Zustimmung des Herrn Professor Franzius.) Aber auf der anderen Seite muß ich als Techniker auch sagen, daß es doch nicht angeht, auf Grund eines einmaligen Vortrags zu einer ganz neuen Sache Stellung zu nehmen, die noch gar nicht durchgeknetet und durchgearbeitet ist; das wäre oberflächlich, und diese Oberflächlichkeit wollen wir uns nicht zuschulden kommen lassen. Wir können also nur das eine sagen, daß wir nicht gegen dieses Projekt sind; wir wollen, daß die Interessenten zugezogen und gefragt werden und daß nachher erst ein Beschluß über eine Linienführung gefaßt wird, daß die Regierung nicht über die Köpfe der sämtlichen Beteiligten hinweg wie ein Pascha dekrediert und ihre Entscheidung trifft. Ich könnte Ihnen aus der letzten Zeit auch noch Fälle anführen, wo die Regierung so vorgegangen ist, wo sie z. B. gesagt hat: Es ist nicht notwendig, daß bei unseren Kanal- und derartigen Schiffen die Steuerfähigkeit untersucht wird. Ja, meine Herren, wer das schreibt, versteht von der Schiffahrt verflucht wenig; denn als Sachkundiger muß man sich sagen, die Steuerfähigkeit eines Schiffes kann nicht groß genug sein. (Zustimmung.) Wir Schiffbauer haben doch den größten Wert darauf zu legen, steuerfähige Schiffe zu schaffen; sonst kann man überhaupt das Ruder weglassen und sich ein Patent auf Schiffe geben lassen, die ohne Steuer steuern. Also solche Sachen kommen da auch vor.

Nun meine ich, es ist richtig, daß wir bei dieser Entschließung nicht gegen den Bestschen Entwurf Stellung nehmen; aber wir können uns heute auch nicht dafür aussprechen. Wenn hier gesagt wird: „Der Große Ausschuß des Zentral-Vereins hält an dem von ihm gefaßten Beschluß fest, wonach der Mittellinie des Mittellandkanals der Vorzug vor der Südlinie gegeben werden muß" — also nicht der Vorzug vor der Bestschen Linie —, so ist damit nur gesagt: Wir haben keine Veranlassung, unsere Stellungnahme von damals zugunsten der Mittellinie gegenüber der Südlinie einer Revision zu unterziehen. Wenn aber dieser Satz wegbleibt, könnte vielleicht der Gedanke aufkommen: Ach, jetzt ist der Zentral-Verein umgefallen, und sie sind anderer Meinung geworden. So weit möchte ich nicht gehen, sondern wir wollen sagen: Wir sind, nachdem wir heute hier lediglich diesen Vortrag gehört haben, nicht in der Lage, für oder gegen diesen neuen Entwurf Stellung zu nehmen; dazu ist die Sache noch zu wenig geklärt. Wenn dann der Nachsatz kommt: „Der Verein stellt an die Regierung die Forderung, daß keine Entschlüsse hinsichtlich der Linienwahl gefaßt werden ohne vorheriges Hinzuziehen der Vertreter der beteiligten Kommunen, Industrieverbände, Ausschüsse und Korporationen" — und Sie (zu Herrn Best) haben doch auch Kommunen hinter sich, die alle ins Feld geführt werden können, soweit sie noch felddienstfähig sind (Heiterkeit) —, dann ist eigentlich das alles gesagt, was Herr Best will. Ich glaube nicht, daß wir Ihrem Interesse dadurch irgendwie entgegen sind; aber wir haben unseren Standpunkt gewahrt, daß wir heute nicht wieder die Entschließung umwerfen, die wir vor vier Wochen gefaßt haben. Ich meine also, wir könnten diese Entschließung ruhig annehmen.

Herr Best hat das Wort.

Schiffbauingenieur Best: Ich wollte zu der Entschließung nur noch folgendes sagen: Es wäre vielleicht angebracht, um volle Klarheit zu schaffen, daß wir darin sagen: „ohne der endgültigen Entscheidung vorzugreifen", wie das damals auch am 9. April geschehen ist. Vielleicht könnte das noch als Zwischensatz eingefügt werden. (Vorsitzender: Das ist ja auch schon in der Entschließung enthalten!) — Ja, das müßte hier auch noch besonders gesagt werden; das würde zur Klarheit dienen. Im übrigen stimme ich auch mit der Resolution überein.

Vorsitzender: Dann würden wir vielleicht folgende Fassung wählen können: „Der Große Ausschuß des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt hält seinem in der Hauptversammlung vom 9. April 1919 gefaßten Beschluß fest." Damit ist alles gesagt. Wir brauchen den Wortlaut des Beschlusses nicht nochmals zu wiederholen; er ist ja gedruckt und allgemein bekannt. Und dann wird fortgefahren: „Er stellt an die Regierung die Forderung usw." (Zustimmung.)

Herr Professor Franzius hat das Wort.

Professor Franzius: Meine Herren! Ich möchte mich nur dagegen aussprechen, daß wir den Beschluß wieder pflaumenweich machen; das ist mir in der Seele zuwider. Es hat auch in der vorigen Entschließung nicht geheißen: „ohne der endgültigen Linienführung vorzugreifen" (Widerspruch) — nein, es hat geheißen: „ohne der Linienführung im einzelnen vorzugreifen". Das ist ein ganz erheblicher Unterschied; denn man wollte sagen: Wir entscheiden uns für die Mittellinie, wollen aber nichts darüber sagen, wie die Linie im einzelnen gehen soll.

Vorsitzender: Um weiteren Auseinandersetzungen vorzubeugen, darf ich vielleicht unseren damaligen Beschluß verlesen. Er lautet im Eingang: „Ohne der endgültigen Linienführung des Mittellandkanals im einzelnen vorgreifen zu wollen, erklärt der Zentral-Verein usw." Ich glaube, darin ist alles enthalten, und wir brauchen nichts hinzuzusetzen. Wir greifen nicht vor; wir müssen ja ins Einzelne gehen, wenn wir die Vorzüge der einen oder der anderen Linie mit hineinbringen wollten.

Professor Franzius: Und dann kommt noch hinzu: Es stand neulich in der Presse eine Notiz, daß der Wasserstraßenbeirat gehört werden sollte, und dann geht die Sache auf dem gewöhnlichen Wege: es wird ein Projekt von der Regierung ausgearbeitet, dabei wird die Südlinie vorgelegt mit einem Schleusensatz, ohne Kanalbrücken und so weiter, und dann wird festgestellt: Das ist das billigste und beste Projekt, und nun wird mit einemmal eine große Korona von Herren, die sich bis dahin mit der Sache vielleicht nie beschäftigt hat, sagen müssen: „Nun ja, wenn das so ist, dann müssen wir zustimmen."

Vorsitzender: Meine Herren! Ich würde also vorschlagen, daß wir die Worte: „wonach der Mittellinie des Mittellandkanals der Vorzug vor der Südlinie gegeben werden muß" streichen. Dann würde die Fassung so lauten:

„Der Große Ausschuß des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt hält an seinem in der ordentlichen Hauptversammlung vom 9. April 1919 gefaßten Beschlusse fest. Er stellt an die Regierung die Forderung, daß keine Entschlüsse hinsichtlich der Linienwahl gefaßt werden ohne vorheriges Hinzuziehen der Vertreter der beteiligten Gemeinwesen, Industrieverbände, Ausschüsse und Körperschaften."

Geheimer Regierungs- und Baurat a. D. Bassel: Meine Herren! Ich habe doch Bedenken gegen diese Fassung. Wenn gesagt wird, daß an dem in der Hauptversammlung gefaßten Beschluß festgehalten werden soll, so ist der Vortrag des Herrn Best mit seinem neuen Projekt eigentlich vollständig ins Wasser gefallen; niemand weiß nach diesem neuen Beschluß, daß überhaupt ein Bestsches Projekt existiert, und wenn für die endgültige Wahl der Linie die betreffenden Interessentengruppen gehört werden, so werden sie sich nach den beiden Fassungen eigentlich nur über die im ersten Beschluß in Frage stehende Wahl zwischen der Mittellinie und der Südlinie zu äußern haben. Daß noch eine Nordlinie jetzt neu hinzugekommen ist, von der damals keine Rede war, geht aus dieser jetzigen Fassung gar nicht hervor. Es würde also der letzte Passus der Entschließung dahin abzuändern sein, daß die Kommunen usw. auch über die Bestsche Linie zu hören sind (Zustimmung), und damit würde gewissermaßen auch ein Dank des Vereins abgestattet sein für die Bemühungen, die der Herr Vortragende in so reichem Maße aus rein idealem Interesse unternommen hat. Wir würden damit auch zum Ausdruck bringen, daß auch aus der Landwirtschaft usw. Sachverständige zu diesem neuen Projekt Stellung nehmen könnten und aufgefordert werden, sich dazu zu äußern. Denn das muß ich allerdings zugeben: nach diesem rein theoretischen Projekt, das uns heute vorgelegt ist, das ja der speziellen Vorarbeiten noch vollkommen entbehrt, sind wir nicht in der Lage, einen Beschluß zu fassen. Immerhin aber hat die Idee so viel Verlockendes, daß man sie nicht ganz unter den Tisch fallen lassen kann, und deshalb wäre es gut, daß die Interessenten auch zu dem Bestschen Projekt gehört werden.

Geheimer Baurat Contag: Meine Herren! Ich muß dem Herrn Vorredner widersprechen. Ehe das Bestsche Projekt durchgearbeitet ist, kann es nicht in der gleichen Weise zur Diskussion gestellt werden wie die übrigen; das ist gar nicht möglich.

Schiffbauingenieur Best: Ich habe allerdings angenommen, daß auch nach der Fassung, wie sie der Herr Vorsitzende zuletzt vorgelesen hat, meine Linie nicht unter den Tisch fallen soll. Nun tun Sie mir aber den Gefallen und bemerken Sie es bitte noch besonders darin.

Vorsitzender: Herr Best, ich möchte Ihnen nur das eine erwidern: wir haben bei dieser Fassung überhaupt keine Linie genannt; denn diejenige, die ursprünglich in dem Antrage des Herrn Professor Franzius stand, ist jetzt herausgestrichen. (Zustimmung.) Wir sind natürlich gar nicht in der Lage, zu Ihrem Projekt nach irgendeiner Richtung hin jetzt eine Stellung zu nehmen. Ich möchte aber betonen: wenn wir diesen letzten Passus so wählen — und das möchte ich auch Herrn Geheimrat

Bassel entgegenhalten —, dann haben wir zunächst einmal in der damaligen Versammlung die Herren Regierungsvertreter hier gehabt; Sie, Herr Best, haben Gelegenheit gehabt, Ihr Projekt anzudeuten, Sie haben in der Diskussion gesprochen, es ist Ihnen damals zugesichert worden, daß Sie Gelegenheit bekommen würden, Ihr Projekt zu erläutern; das haben Sie heute getan. Es sind wiederum Vertreter der Regierung anwesend gewesen, und sie sind teilweise noch hier; es ist also nichts unter den Tisch gefallen. Sie haben ein Projekt vorgebracht, das natürlich noch nicht ausgearbeitet ist, daß wir dazu Stellung nehmen können; das können Sie auch nicht verlangen. (Best: Sehr richtig!) Aber nun heißt es in der Entschließung: Die Gemeinwesen, Industrieverbände usw. sollen gehört werden, und jetzt ist es ihre Sache, die Gemeinwesen zu interessieren; jetzt sollen die Gemeinwesen an die Regierung gehen und sagen: Hier, ich will auch gehört werden. Also Sie müssen die Details ausarbeiten, so daß Sie wirklich etwas auf den Tisch legen können, daß Sie nicht bloß Behauptungen bringen, sondern die müssen noch mehr substantiiert werden. Ihr Vortrag war ja sehr nett; aber Sie müssen mir zugeben, daß man daraufhin noch keinen Kanal bauen kann, dazu ist die Sache noch viel zu wenig geklärt; ich weiß auch nicht, ob Sie Ihre Trace vielleicht per pedes apostolorum verfolgt haben. (Best: Das tue ich jetzt noch!) Also das müssen Sie tun, und zwar möglichst schnell, da die Sache drängt, und die Kommunen sollen auch gehört werden, es sollen eben ohne sie keine Entschlüsse gefaßt werden. Aber wenn wir jetzt Ihre Linie hier hineinbringen, so schlagen wir da auf einmal ein neues Programm vor, ohne wirklich berechtigt und in der Lage zu sein, das beurteilen oder gar empfehlen zu können; dieses Recht möchte ich heute noch niemandem zusprechen. (Zustimmung.)

Schiffbauingenieur Best: Wenn ich noch ein paar Worte darauf erwidern darf, so möchte ich nur sagen: ich bin schon selbst mit dem Gedanken hierher gekommen, daß ich mein ganzes Material der Regierung, dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten, unterbreite; außerdem will ich in der Provinz Hannover noch Vorträge halten — um die handelt es sich hauptsächlich — und will einmal sehen, was die Herren dort sagen. Also ich gebe meine Unterlagen der Regierung sowohl wie den Kommunen, den Städten usw., und dann werde ich einen Aufruf an alle Kreise Deutschlands erlassen und für meine Linie überall zu werben suchen; in einigen Zeitungen ist auch schon etwas derartiges abgedruckt.

Vorsitzender: Dann ist die Sache ja auf dem besten Wege. Herr Best wird also sein Projekt sowohl an den maßgebenden Stellen vorlegen, wie auch in der Oeffentlichkeit dafür Stimmung machen.

Nun würden wir zur Abstimmung über die Entschließung kommen, und zwar in der abgeänderten Form, wie ich sie vorhin verlesen habe. Ist jemand gegen diese Fassung? — Das ist nicht der Fall. Dann kann ich feststellen, daß die Resolution einstimmig angenommen ist.

Damit ist dieser Punkt und zugleich unsere Tagesordnung erledigt.

Hat sonst noch einer der Herren irgend etwas mitzuteilen? — Wenn das nicht der Fall ist, dann danke ich den Herren und schließe die Versammlung.

(Schluß 8 Uhr.)

Zur Geschichte der Spreeschiffahrt

Das Bestreben des Großen Kurfürsten war eifrig darauf gerichtet, die Spreeschiffahrt zu fördern, da schon damals ein reger Handelsverkehr auf dem Wasserwege zwischen Berlin und Hamburg bestand. In einem Zeitalter, dem die Eisenbahn fremd war und wo auch durch die alles lähmenden Folgen des Dreißigjährigen Krieges oft die Landstraßen in einer traurigen baulichen Verfassung waren, kam dem Wasserweg naturgemäß eine erhöhte Bedeutung zu. Als der Große Kurfürst die neue Stadt Friedrichwerder anlegte, die heute längst ein Stadtteil Berlins ist, wurde gelegentlich der damals durchgeführten Befestigung der Stadt auch eine Regelung der Berliner Wasserstraßen vorgenommen. Letztere Aufgabe fiel dem Ingenieur und Baumeister aus Linz Johann Gregor Memhard zu, der den östlichen Spreearm, Mühlengraben genannt, an der Einmündung überbaute, wodurch die dort befindliche Brücke beseitigt wurde. Die Stadtpläne Berlins bis zum Jahre 1685 etwa nennen die Brücke noch; der Plan 1688 des J. Bernhard Schulz dagegen weist diese Brücke nicht mehr auf. Der mittelste Flußarm der Spree war der der eigentlichen Schiffahrt gewidmete, als Schleusengraben benannt, war er der wichtigste. Der dritte, westlich gelegene Spreearm, versandete früh und wurde schon zur Zeit des Großen Kurfürsten in der Hauptsache zugeschüttet. Eine Schleuse bestand schon unter Kurfürst Friedrich II.; vom Jahre 1578 wissen wir, daß sie neu gebaut wurde. Rüdersdorfer Kalksteine, die damals zum Festungsbau für Spandau benötigt wurden, konnten die Schleuse infolge der Bauarbeiten an derselben nicht passieren. Nach Dr. Hedwig Michelson nennt das Totenregister der Berliner Petrikirche im Jahre 1604 einen „Kunstmeister an der Schleuse". Der Augsburger Patrizier Philipp Hainhofer, der 1617 Berlin besuchte und fesselnde Bemerkungen über die damalige kurfürstliche Residenz in seinem Tagebuche niederschrieb, führt an, daß an der Spree eine „große Schleuse" liege, durch welchen „die Hamburgischen Schiffe mit vielen Lasten schiffen". Im Jahre 1648 war der Berliner Schleusengraben bereits vollständig reguliert, und war damals eine doppeltorige, sogenannte Kammerschleuse vorhanden. Im Jahre 1654 wird die Schleuse aus Kalksteinen neu erbaut, vermutlich von dem holländischen Baumeister Vibrand Gerritsen. Der Kurfürst hatte für diesen Schleusenbau 3000 Taler bereitgestellt. Aus einer beim Bau der Fundamente des Kaiser-Wilhelm-Denkmals gefundenen gravierten Kupferplatte als Stiftungsurkunde ist zu entnehmen, daß wenige Jahre später 1657 infolge „Verwahrlosung" der Schleuse ein vollständiger Neubau derselben unter Abtragung der Kalksteine notwendig wurde, was abermals 2886 Tlr. 22 Gl. Kosten verursachte. Man griff jetzt wieder auf einen Holzbau zurück. Der erste Baumeister, der den Neubau verschuldet, zog vor, die Flucht zu ergreifen, um sich den Folgen seiner liederlichen Bauweise zu entziehen. Der diesmalige Baumeister Johann Gregor Memhard, aus Linz gebürtig, der in dem Hofzimmermann Michael Mathias Smids aus Breda einen tüchtigen Gehilfen fand, machte seine Sache sehr gut, denn als man 1694 den Schleusenbau erneuerte, bereitete die alte, festgefügte Bauweise große Schwierigkeiten. Als sich 1670 eine ziemliche Versandung des Schleusengrabens herausstellt, wird er vertieft, auch erbaut man an beiden Seiten eine Holzschalung. Im Jahre 1694 wurde die Schleuse abermals erneuert. Hierüber unterrichtet uns gut eine 1863 beim Umbau der Berliner Stadtschleuse gefundene kupferne Grundsteintafel in Herzform, die sich auch beim Bau des Nationaldenkmals für Kaiser Wilhelm I. im Eckpfeiler der Schleusenbrücke wiederfand. Von dieser und der schon erwähnten Grundsteintafel wurden für das Märkische Museum zu Berlin Abgüsse genommen. Die Tafeln selbst wurden gut verschlossen beim Schleusenbau wieder eingemauert. Die Inschrift der Urkunde von 1694 lautet: „Anno 1694 hat Friedrich III., Marggraf und Churfürst zu Brandenburg bey noch wehrenden schwerden Kriege wieder Frankreich, in welchem der Höchste seine Waffen sonderlich gesegnet, nach dem Er in eben dem Jahre die Academie zu Halle aufgerichtet, die erste steinerne Brücke zu Trota, die Saale Schiffbar zu machen gebauen. In dieser Churfürstl. Residenz die große Steynerne Brücke und den Hetzgarten zur perfection gebracht. Diese Schleuse, nach dem die Fundamente der vorigen Höltzernen mit großer Mühe heraus gearbeitet worden durch schwere Kohlen aus Quader-Stücken, wiehe zu sehen, ist glücklich vollführt. Und haben die aufsicht über diese Gebäude gehabt Sein Churf. Durchl. Geheimer Etats Rath Herr Eberhardt von Danckelmann, Arnold Nering, Arch. und Ober-Bau-Dir. Hoff, Mauer Meister Leonard Braun, Hoff- und Fortification Zimmerleute Nicolaus und Bernhard Reichmann." Auf den Schleusenbau von 1694 wurde eine Schaumünze von Raymund Falz geprägt, die sich im Kgl. Münzkabinett befindet. Man ersieht daraus, daß man den Schleusenbau als ein bedeutsames bauliches Ereignis betrachtete. So weit die ältere Geschichte der Berliner Stadtschleuse, die mit einen Mittelpunkt der Spreeschiffahrt bildet.

Die im 18. Jahrhundert und zu Anfang des 19. Jahrhunderts in der Mark gebauten Schleusen besaßen vielfach sehr verschiedene Größen. So befanden sich damals auf dem Friedrich-Wilelm-Kanal Oderschiffe mit 44 m Länge im Verkehr, auch gab es Schuten von 6 m Breite. Diese Schiffsmaße gingen der Regierung über das Zulässige hinaus, und so erließ das preußische Ministerium im Jahre 1820 eine Verfügung, nach welcher die Schleusen zwischen Oder und Elbe nur noch für Schiffe von 38,9 m (124 Fuß) Breite eingerichtet werden sollten. Die Torweite der Schleusen sollte mit Rücksicht auf die mit Stroh und Heu beladenen Kähne 5,34 m (17 Fuß) betragen; im übrigen war die nutzbare Länge der Schleusenkammern auf 40,8 m (130 Fuß) zu beschränken. Schleusen mit sogenannten versetzten Häuptern kamen innerhalb der märkischen Gewässer im Jahre 1817 zum erstenmal zur Anwendung. Bei diesen Schleusen liegt das Tor nicht in der Mittellinie, sondern die Schleusentore werden hier seitlich angeordnet. Der Staat sah sich also gezwungen, das Wachsen der Schiffsgrößen zu bekämpfen, da die Schleusenanlagen sonst schließlich versagen mußten. Die Regierung zu Potsdam sah sich daher 1845 veranlaßt, mit dem Zeitpunkt vom 1. Januar 1853 ab vorzuschreiben, daß die Schiffe im Gebiet der märkischen Wasserstraßen nicht größer als 40,2 m (128 Fuß) lang und 4,6 m (14,5 Fuß) breit sein durften. Das ist das sogenannte Finowmaß.

Es war naheliegend, daß der Große Kurfürst als Schöpfer der brandenburgischen Flotte schließlich auch dem Schiffbau weitgehende Aufmerksamkeit schenkte, und so überrascht es nicht, daß uns die Geschichte Kunde von kurfürstlichen Schiffswerften gibt, die neben ihrer marinetechnischen Seite auch als Beispiel von der Wirtschaftspolitik des Großen Kurfürsten interessieren. Solche kurfürstlichen Schiffswerften bestanden zu Havelberg und Berlin, und zwar wurde die Berliner kurfürstliche Schiffswerft auf Veranlassung des rührigen Benjamin Raule errichtet, der hierfür den holländischen Schiffbaumeister und späteren Hof-

baumeister Michael Mathias Smids gewann. Aus den Angaben Nicolais wissen wir, daß Smids 1626 zu Rotterdam geboren wurde. Er gilt als der eigentliche Erbauer des Friedrich-Wilhelm-Kanals, damals Neuer Graben genannt. Die Werft scheint auch Schiffe nach Holland geliefert zu haben. Das Bauholz kam aus den kurfürstlichen Wäldern. Andererseits ließ der Große Kurfürst auch Schiffe in Holland bauen; für eine durch Smids in Holland bestellte Jacht, die mit 2076½ Rtlr. berechnet wurde, zahlte der Kurfürst mit Bauholz. Smids zog 1653 einen Schiffszimmermann Lubert Harmens nach Berlin, der später in Königsberg Fregatten und Kriegsschiffe baute, obwohl er dort als Reformierter mancher religiösen Unduldsamkeit ausgesetzt war. Der kurfürstliche „Schiffbauhof“ wurde im Jahre 1680 unter der Leitung von Smids auf der Dorotheenstadt errichtet. Die Werft lag neben dem Garten der von Schlüter erbauten französischen Loge, der heutigen „Royal York Loge“, also beim heutigen Schlütersteg. Die überlieferten Angaben über die Berliner kurfürstliche Schiffswerft sind sehr dürftig. Im Marineetat vom 1. Oktober 1684 heißt es, daß nach Fertigstellung der kurfürstlichen Schiffe und Jachten nunmehr auch für Private Schiffe erbaut werden können. Man wollte hierdurch auch eine dauernde Beschäftigung der Schiffbauergesellen erreichen. Mit dem Ende der brandenburgischen Marine, etwa um das Jahr 1693, scheint auch die kurfürstliche Werft ihren Betrieb eingestellt zu haben.

Am gegenüberliegenden Ufer hat sich später ein lebhaftes Schiffbaugewerbe entwickelt, von dem etwas reichlichere Nachrichten auf uns gekommen sind. Nicht weit am Unterbaum trat hier der frühere Schönhauser Graben in die Spree, der seinen Weg bei Schönhausen an der Panke begann, unter gelegentlicher Benutzung dieses Flusses. Die Ueberreste dieses Grabens haben sich noch lange Zeit in dem alten Chariteegraben erhalten. Der Kanal war ein Werk König Friedrichs I., erbaut 1704 durch Eosander von Göthe. Die Ursache dieses Kanalbaues war der Wunsch des Königs, an Stelle des freudlosen sandigen Weges nach Schönhausen einen angenehmen Wasserweg zu schaffen. An der genannten Spreestelle begannen sich im Jahre 1738 Schiffbauer niederzulassen, welche der sich noch heute dort hinziehenden Straße den Namen Schiffbauerdamm gaben. In früherer Zeit sprach man kurzweg von den „Berliner Schiffswerften“. Der Schiffsbau auf diesen Werften erstreckte sich nur auf Flußschiffe, die sich natürlich in ihren Größenverhältnissen zunächst der noch wenig ausgebauten Spree und Havel anpassen mußten. Für die einzelnen Schiffe waren schon damals bestimmte gesetzlich vorgeschriebene höchste Tragfähigkeiten vorgeschrieben worden. So lautete die Höchsttragfähigkeit von Spree-, Havel- und Oderkähnen auf 900 Zentner mit einem Rauminhalt von 2000 bis 2500 Kubikfuß; für Elbkähne war die Höchsttragfähigkeit auf 1000 Zentner mit 3000 Kubikfuß Rauminhalt bemessen, während für Gellen (Göllen) oder Schuten 1800 Zentner Höchsttragfähigkeit mit 6200 Kubikfuß Rauminhalt zulässig waren. Noch im Jahre 1802 waren auf diesen Berliner Schiffbauplätzen 14 Schiffbauer mit 80 Gesellen und 23 Lehrlingen tätig. Ein im Märkischen Museum zu Berlin befindlicher Stich von Georg Paul Busch aus dem Jahre 1717 zeigt uns einen solchen Schiffbauplatz mit seinen Bauhölzern und am Ufer einige Kähne. Eine Windmühle lag in unmittelbarer Nähe der Schiffbauplätze.

König Friedrich I., der durch seine zahlreichen, zum Teil recht prunkvollen Lustjachten der erste dem Segelsport huldigende Hohenzoller wurde, war es, der zwischen Berlin und Charlottenburg eine Treckschutenfahrt einrichten ließ. Zwar hatte der König gutgebaute Landstraßen schaffen lassen, die den Verkehr zwischen Berlin und Charlottenburg erleichtern sollten. Im Sommer 1709 wurde auch bei Charlottenburg eine Spreebrücke erbaut, wodurch der bis dahin ausgeübte Fährdienst hinfällig wurde. Der Brückenaufseher erhielt für die Beaufsichtigung der Brücke aus der Accisekasse Charlottenburgs 20 Taler angewiesen. Bequemer blieb aber noch die Wasserstraße, auf der schon im Sommer 1702 eine Treckschutenfahrt eingerichtet worden war. Der große Philosoph Leibniz äußerte sich in einem Schreiben an die Kurfürstin Sophie darüber wie folgt: „Man geht hier mit dem Plane um, Treckschuten nach holländischer Art einzuführen, welche täglich zweimal von Berlin nach Spandau und zurück gehen und stets Lützenburg berühren sollen. Der Hof der Königin wird dadurch eine bequeme Verbindung erhalten und anderseits die Treckschute Vorteile haben, besonders wenn man in Lützenburg Theater spielt, was jetzt fast jede Woche der Fall ist.“ Man erbaute damals zum Treideln der Schiffe am Spreeufer einen Damm.

Die vom König Friedrich I. ins Leben gerufene Treckschutenfahrt, die dem Personen- und Güterverkehr diente, lag anfangs in den Händen eines Spandauer Schiffers, der diesen Schiffsverkehr mehrere Jahre ohne Konzession betrieb. Laut Vertrag vom 14. Oktober 1709 hat dann der Spandauer Magistrat diese Kahnfahrt gepachtet. Auch der König bediente sich oft der Schutenfahrt, da er ein großer Freund des Wassers war. So besuchte der König gemeinsam mit dem Kronprinzen auf seiner Treckschute im Juni 1707 den englischen Gesandten in seinem Garten, wo man zu Abend speiste. Als die noch junge Stadtgemeinde Charlottenburg den König um die Errichtung eines Gotteshauses bat, benutzte man bis zur Erbauung desselben einen Wagenschauer, für welchen der König unter anderem eine Glocke zur Verfügung stellte, die zum Läuten bei der Abfahrt der Treckschute gedient hatte. Die Treckschutenfahrt zwischen Berlin und Charlottenburg wurde bis zur Zeit Friedrich Wilhelms I. ziemlich ungestört aufrecht erhalten. Im Jahre 1714 beabsichtigte man, den Treckschutendamm bis nach Spandau zu verlängern, da der täglich von Spandau nach Berlin fahrende Kahn mit Leuten stets voll besetzt war. Der Damm wurde jedoch nicht weiter gebaut, auch hatte sich die Treckschutenfahrt 1725 bis 1727 so ungünstig entwickelt, daß die beiden Treckschuten in der „Berlinischen privilegierten Zeitung“ zum Verkauf ausgeboten wurden. Im Jahre 1728 scheint die Schutenfahrt wieder eine Belebung erfahren zu haben, denn am 1. Mai wurde in derselben Zeitung dem „Liebhaber“ bekanntgegeben, daß die Treckschuten die Fahrt nach Charlottenburg wieder aufgenommen hätten. Die Abfahrt erfolgte morgens 8 Uhr und nachmittags 2 Uhr täglich. Eine spätere Anzeige meldete den Fahrpreis mit zwei Groschen drei Pfennigen für die Person. Die Kammer erhob damals von der Treckschutenfahrt eine jährliche Pacht von 24 Talern. Im Jahre 1733/34 fiel die Pacht aus, und ein Jahr später trug man sich wieder mit dem Gedanken, die beiden Schuten an den Meistbietenden zu versteigern. Es kam aber noch einmal ein Vertrag mit einem Charlottenburger Bürger zustande, der die Treckschutenfahrt an einigen Wochentagen und besonders Sonntags ausführte. Die ersten Treckschuten, die ein Verdeck besaßen, waren von Friedrich I. in Holland angekauft worden; sie wurden auf dem Leinpfade von zwei Pferden gezogen. Die Fahrt begann vom Kupfergraben den Treckschutendamm entlang, der seit 1738 Schiffbauerdamm benannt wurde. Uebrigens wurden die Treckschuten eine Zeitlang von Spielleuten begleitet, so daß wir hier schon ein Vorbild der „Wasserfahrt mit Musik“ haben. Die Treckschutenfahrt dürfte etwa 1740 zum Erliegen gekommen sein. Um diese Zeit benutzte auch die Post die Spree zwischen Spandau und Berlin zur Beförderung von Briefen, Paketen und Personen. Um 1753 bestand eine sogenannte Spandauer Amtskahnfahrt, die das Privileg besaß, allein alle Güter unter einem Zentner oder Wispel befördern zu dürfen. Spandau zahlte hierfür in den letzten Jahren an das Generaldirektorium der Kurmark jährlich 36 Taler. Im Jahre 1802 wurde das Privileg beseitigt und die Schiffahrt auf der Unterspree freigegeben.

Die Entwicklung der märkischen Wasserstraßen, die das Bindeglied zwischen Elbe und Oder bilden, gestaltete sich im 19. Jahrhundert in befriedigender Weise. Die Entwicklung wurde im starken Maße durch die Reichshauptstadt Berlin bestimmt, die als Mittelpunkt der märkischen Wasserstraßen mit ihrem gewaltigen Güterverkehr naturgemäß den allergrößten Einfluß ausübte. Die von Friedrich Wilhelm III. im Jahre 1805 angeordnete Aufhebung der Binnenzölle, wie auch die Ermäßigung der Abgaben auf den märkischen Wasserstraßen war für die Schiffahrt außerordentlich förderlich, und insbesondere das eine weise Mäßigung verkündende Zollgesetz von 1818 öffnete dem Fortschritt und wirtschaftlichen Aufstieg die Bahn. Damals wurden fast alle städtischen und privaten Wasserzölle beseitigt, und auch von den staatlichen fielen 28 Wasserzölle im Gebiet der Spree, Havel, Oder, Warthe und Netze. Bestehen blieben die Schleusen- und Kanalabgaben, die als „Schiffahrtsgeld“ erhoben wurden, es bildete also nicht die Ladung die Grundlage dieser Abgaben, sondern das Schiff selber. Nach einer Verordnung von 1810 wurden diese Abgaben zur Unterhaltung der Schleusen und Kanäle verwendet. Von jeher hat der Schiffsverkehr Berlin—Hamburg große Bedeutung gehabt, und als die „Kurmärkische Elbschiffergilde“ im Jahre 1810 aufgelöst worden war, erkannte die Berliner Kaufmannschaft doch nachträglich, daß ein solcher Schifferverband unentbehrlich war. Die Berliner Kaufmannschaft gründete daher im Jahre 1822 mit etwa 80 Schiffern einen Verein, der als „Berliner Elbschiffahrt- und Assekuranzgesellschaft“ ins Leben trat. Die Gesellschaft stand unter Leitung eines Ausschusses der Berliner Kaufmannschaft, die in Hamburg einen Bevollmächtigten bestellte. Jeder Schiffer mußte vor seiner Aufnahme seine Fähigkeit und Zuverlässigkeit erweisen und insbesondere eine Bürgschaft von 2850 Mark hinterlegen. Die Gesellschaft bewährte sich gut und bestand bis Ende der 1830er Jahre. An Frachten wurden jährlich etwa 34 000 bis 36 000 t nach Hamburg und die gleiche Menge von dort nach Berlin befördert. Hinderlich war nur der in Wittenberge erhobene Elbzoll, zumal hiermit in der Regel ein äußerst zeitraubender Aufenthalt verbunden war. Einen ziemlichen Abbruch erlitt die Schiffahrt durch die 1838 fertiggestellte große Landstraße zwischen Berlin und Hamburg, da man zwischen beiden Städten wöchentlich drei Eilfuhren einrichtete. Als sich dann um dieselbe Zeit die Schleppschiffahrt auf der Elbe Bahn brach, belebte dies wieder den Schiffsverkehr nach Berlin, bis die Eröffnung der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Dezember 1846 einen bedeutenden Rückschlag verursachte. Die Frachtmenge fiel um die Hälfte zurück, nämlich von 53 000 t im Jahre 1840 auf 20 300 t im Jahre 1847. Zwar suchten sich anfangs die obenerwähnten, sogenannten „Assekuranzschiffer“ durch Herabsetzung der Frachten wettbewerbsfähig zu erhalten, was auf die Dauer unmöglich war. Während im Jahre 1846 wertvolle Güter, wie Wolle, Baumwolle, Kaffee, Reis, Zucker eine Wasserfracht von 28,50 bis 39 Mark für die Tonne von Berlin—Hamburg im Segelschiff erzielten und in der Schleppfahrt als Mindestbetrag 30,50 Mark forderten, stellte sich die Eisenbahnfracht damals auf 28 Mark für die Tonne.

Dieser Wettbewerb war den Schiffern auf die Dauer nicht möglich, so daß zu Anfang 1850 der Schifferverband zur Auflösung schreiten mußte. Es vergingen nur wenige Jahre und die althistorische Flußverbindung Berlin—Hamburg erhielt eine neue Belebung. Im Jahre 1857 entstand nämlich in Hamburg die „Norddeutsche Fluß-Dampfschiffahrtsgesellschaft“, die einen regelmäßigen Verkehr zwischen Berlin—Hamburg mit sechs Dampfern und 40 Lastschiffen einrichtete. Große Erfolge waren dem neuen Unternehmen nicht beschieden, vielmehr machten 1863 eingetretene Schwierigkeiten eine Neugründung erforderlich. Um diese Zeit zeigte das Fahrwasser der unteren Havel noch einen sehr verwilderten Zustand, äußerst vielarmig und stark gekrümmt, gestaltete sich die Schiffahrt recht schwierig, auch die Wassertiefe von nur 0,78 m bei Niedrigwasser war ungenügend. Die Verlegung der Havelmündung wurde in den Jahren 1832 bis 1836 durchgeführt. Wie auf der Elbe hatte die Berliner Kaufmannschaft auch für die Oder im Jahre 1835 eine „Oderschiffahrt- und Assekuranzgesellschaft“ ins Leben gerufen, der 80 Schiffe zur Verfügung standen. Nachdem aber Breslau Eisenbahnverbindung erhalten hatte, ging 1846 diese Schiffahrtsgesellschaft wieder ein. Der preußische Staat ließ sich den Ausbau von Havel und Spree ständig angelegen sein, da nur hierdurch ein brauchbarer Wasserweg zur Reichshauptstadt geschaffen werden konnte. So wurde von 1866 bis 1868 die obere Havel von Fürstenberg i. M. abwärts durch Aufstau und Bau der Regowschleuse und Zaarenschleuse verbessert. Zusammen mit den alten, seit 1819 vorhandenen Schleusen bei Bredeneiche und Zehdenick entstand so bis Liebenwalde ein gutes Fahrwasser. Als Seitenkanäle der Havel, welche den Verkehr nach Stettin verbessern sollten, entstanden 1828 der Malzer Kanal von Liebenwalde nach Malz, 1836 bis nach Friedrichsthal verlängert und in den Jahren 1832 bis 1837 der 10,1 km lange Oranienburger Kanal. Das Storkower Gebiet der Spree wurde mehrfach ausgebaut; so 1825 bis 1828 und 1862 bis 1865. Der Ausbau umfaßte die 33 km lange Strecke von der Dahme bis zum großen Scharmützelsee. Der Fehrbelliner Kanal, von einem Torfgräbereibesitzer angelegt, erstand mit der Schleuse Hakenberg im Jahre 1866.

Trotz des scharfen Wettbewerbs der neuerstandenen Eisenbahnen, die 1842 nach Frankfurt an der Oder und ein Jahr später nach Stettin eröffnet wurden, zeigten die Berliner Wasserstraßen eine langsame Aufwärtsentwicklung. Die alte Berliner Stadtschleuse konnte schließlich den Verkehr kaum noch bewältigen, und so entschloß man sich 1845 bis 1850 den 10,6 km langen Landwehrkanal in Berlin zu erbauen, der einen bestehenden Vorflutgraben beseitigte und zwei Schleusen erhielt. Bald darauf folgten als Seitenkanal im Jahre 1852 der 2,2 km lange Luisenstädtische Kanal. Der Finowkanal, bereits vom Kurfürsten Joachim Friedrich begonnen, hat als Vermittler des Spreeverkehrs zur Oder seit jeher eine bedeutende Rolle gespielt. Der immer stärker werdende Oderverkehr zwang 1848 bis 1850 zum Bau des Spandauer Kanals, der von der Spree mit Umgehung der Stadt Spandau durch den Tegeler See seinen Weg zur oberen Havel nimmt. Der 12,1 km lange Spandauer Kanal besitzt bei Plötzensee eine 47,5 m lange und 6 m breite Schleuse; 1872 folgte eine zweite Kammer von 43,5 m Länge und 7,5 m Breite, wodurch der Kanal mit dem sogenannten Verbindungskanal an das untere Ende des Landwehrkanals Anschluß erhielt. Es war damit eine Entlastung der Spree beabsichtigt.

Dr. P. Martell.

Die Aufgaben der Schiffahrtsabteilung[1])

I. Die *Schiffahrtsabteilung* wurde im Kriege zunächst zur Sicherung der militärischen Verkehrsanforderungen geschaffen und war dem Chef des Feldeisenbahnwesens unterstellt. Ihre Aufgabe war eine planmäßige Verteilung der Transporte auf Eisenbahn, See- und Binnenschiffahrt. Infolge der Unzulänglichkeit der Eisenbahnen sollte sie das *transportökonomische* Verfahren einer zentralen Disposition über Bahn-, Binnenwasser- und Seeweg als Straßen eines *einheitlichen* Verkehrsnetzes durchführen. Diese Disposition war nur von einer Stelle aus möglich, deren Ueberblick nicht nur einzelne Transportwege, sondern den ganzen transportlichen Zusammenhang erfassen konnte. Nur von ihr aus konnte eine systematische Abdrängung der Güter von der Eisenbahn auf den Wasserweg erfolgen, und so eine wirksame Entlastung jener herbeigeführt werden.

Wenn vom Seewege aus die Güter dem Binnenverkehr zugebracht wurden, so mußte auf Grund der zentralen Verkehrsübersicht bestimmt werden, welchen Weg sie nach ihrem Bestimmungsort laufen und in welchem Hafen sie entladen werden könnten. Wenn vom Binnenwasserwege aus Ladungen der Bahn zugebracht oder umgekehrt Güter von der Bahn auf die Binnenwasserstraßen geleitet werden sollten, so mußte der zweckmäßigen Verfügung über Ort und Zeit des Umschlags ein Ueberblick der Gesamttransportlage vorangehen, die Belastungen der in Frage kommenden Umschlagplätze im Innern und der Eisenbahnknotenpunkte geprüft werden.

Diese dispositive Aufgabe, die die Schiffahrtsabteilung während des Krieges erledigt hat, muß sie auch jetzt bei der so sehr gesteigerten Verkehrsnot noch weiter durchführen. Dabei hat ihre Tätigkeit immer größere Bedeutung neben den militärischen auch für die wirtschaftlichen Transporte gewonnen, und sie ist nicht mehr im Auftrage des Feldeisenbahnchefs, sondern auch der zivilen Zentral-Behörden, des Demobilmachungsamts, des Reichsernährungsministeriums, des Reichswirtschaftsministeriums tätig.

Dabei arbeitet sie zusammen:

1. *Mit der Eisenbahnverwaltung* und ihren örtlichen Organen, um Transportprogramme zu vereinbaren, die die Massentransporte auf Eisenbahn und Wasserwege für größere Zeiträume verteilen, um Ablenkungen von der Eisenbahn auf die Binnenwasserstraßen zu suchen, und um Einwirkung auf die Verlader zu erlangen, die durch Bahnsperren auf die Wasserwege gedrängt werden.

2. *Mit den Verladern*, bei denen sie durch geeignete Anregungen die Belebung des Binnenschiffahrtsverkehrs durchzusetzen sucht. Reichs- oder Staatstransporte führt sie aus oder vergibt sie, um den mit dem Wassertransport nicht vertrauten Behörden eine ihnen ungewohnte Tätigkeit abzunehmen. In gleicher Weise ist sie *auf besonderen Antrag* auch für private Verlader tätig.

3. *Mit den Frachtführern.* Hier wirkt sie ein, indem sie Reichs- oder Staatstransporte selbst ausführt, insbesondere dort, wo der freie Unternehmer nicht arbeiten kann; bei Heerestransporten im Operations- oder Etappengebiet. Ferner wirkt sie mit den privaten Frachtführern, jedoch grundsätzlich nur im Wege *freier Vereinbarung*, zusammen im Sinne der Durchführung ihres Gesamtplanes. Sie hat in *Frachtausschüssen* die Reederei- und Privatschiffer der einzelnen Stromgebiete zusammengefaßt, um eine gleichmäßige Verteilung des Ladungsangebots auf Groß- und Kleinschiffer zu ermöglichen, und um auf eine angemessene Frachtratenhöhe einzuwirken. Zur Hebung der Lage der Kleinschiffer hat sie neuerdings begonnen, diese auf Grund der Bundesratsverordnung vom 18. August 1917 zu *Schifferbetriebsverbänden* zusammenzufassen.

II. Die *gegenwärtigen Aufgaben* der S.-A. sind folgende:

1. *Kriegsaufgaben.* Neben ihrer ursprünglichen Hauptaufgabe, den Heerestransporten, denen sich die wirtschaftlichen Transporte angliedern und anpassen mußten, sind immer mehr die wirtschaftlichen Verkehrsleistungen in den Vordergrund getreten, die nunmehr ihrerseits die Anpassung der militärischen Heerestransporte fordern. Diese Eingliederung kann nur von einer Stelle aus geleitet werden, die die zentrale Verkehrsdisposition beherrscht. Vor allem die Operationen im Osten erfordern zur Regelung des gesamten Nachschubwesens die Verteilung von Truppen- und Materialtransporten auf Eisenbahn, Seeweg und Binnenwasserstraßen, im Einvernehmen mit den beteiligten Militär- und Eisenbahnbehörden.

2. Sehr umfangreiche und schwierige Aufgaben ergeben sich aus der Liquidation des Krieges und zwar:

a) *Aus den Waffenstillstandsbedingungen.* Hier kommen zunächst die Anforderungen der *Okkupationsmächte im Rheingebiet* in Frage, die umfangreich und kostspielig sind, weil sie wirtschaftliche Rücksichten nicht nehmen. Die Dienststelle der S.-A. sucht durch Einwirken auf die Okkupationsmächte bei der Versorgung des Besatzungsheeres eine wirtschaftlichere Verfügung über die Transportmittel bei gleichzeitiger Sicherstellung der eigenen deutschen Transporte zu erreichen und die Schiffahrttreibenden vor einem unmittelbaren Zugriff der feindlichen Behörden zu schützen.

Ferner ist die S.-A. mit der Rückführung der von uns in *Belgien requirierten Schiffe* beauftragt. Sie hat deren Reparatur veranlaßt und wird sie jetzt nach Antwerpen leiten.

Endlich sind im Osten die *Lebensmitteltransporte* für *Polen, Litauen* und die *Tschecho-Slowaken* durch die Schiffahrtsabteilung fast vollständig auf den Wasserweg abgedrängt und zu ihnen möglichst alle Kreise des Schiffahrtsgewerbes herangezogen worden.

b) *Demobilmachung.* Die S.-A. ist insbesondere beim Transport von *Demobilmachungslägern* durchführend und disponierend beteiligt. Zur *eigenen Demobilmachung* der S.-A. sind 750 Dauermietkähne und 250 Dampfer außer Dienst zu stellen, teils in den freien Verkehr überzuführen, teils an die Entente zurückzugeben, was schwierige Abwicklungsarbeiten erfordert. Umfangreich und kompliziert ist auch die Auflösung der früheren Außendienststellen in Riga, Kiew und am Schwarzen Meer. Weitere Arbeiten haben sich durch Beschlagnahmen und Requisitionen auf der Donau und in polnischen Gewässern ergeben. Auf der Donau sind Werte von 24 000 000 M in ungeklärten verwickelten Verhältnissen, an deren Klärung und Liquidation die S.-A. tätig ist. Mit der Litauischen Regierung steht die S.-A. über eigene Beutedampfer und Fahrzeuge noch in Verhandlung. Im Auftrage des Kriegsministeriums und der Gefangenenfürsorge werden Transporte deutscher und russischer Gefangenen von der Schiffahrtsabteilung auf dem See- und Binnenwasserwege unter schonendster Berücksichtigung der inneren Verkehrslage durchgeführt.

c) Für die nächste Zukunft liegt die Haupttätigkeit der S.-A. in der allgemeinen Dispositionseinwirkung auf *Erz-, Kohlen-,*

[1]) Von amtlicher Stelle ging uns folgendes Schreiben mit der Bitte um Veröffentlichung zu, der wir gern Rechnung tragen. Die Abhandlung gibt über die jetzigen Arbeiten und das Fortbestehen der S.-A. bemerkenswerten Aufschluß.

Die Schriftleitung.

Kali- und andere Rohstofftransporte und namentlich in der ihr von dem Reichsernährungsministerium übertragenen Durchführung der Lebensmitteltransporte, durch Zuleitung und Aufnahme der Seeschiffe und Ueberleitung auf die Binnenwasserwege. Auch hier hat sie den freien Abschluß des Frachtengeschäftes durch freie Vereinbarung mit den gesamten an der Schiffahrt beteiligten Gewerbezweigen und dabei auch insbesondere die Berücksichtigung der Kleinschiffahrt durchgesetzt.

d) Die oben erwähnte Organisation der Kleinschiffahrt in den Schifferbetriebsverbänden ist auf dem Stromgebiet der Elbe, der Oder, der Märkischen Wasserstraßen durchgeführt und für andere Wasserstraßen in Vorbereitung. Sie bezweckt nicht etwa direkte Vermittelung von Frachtgeschäften, sondern soll die Leistungsfähigkeit der Kleinbetriebe durch gemeinsame Beschaffung von Mannschaften und Betriebsbedarfsgegenständen, durch Unterweisung in kaufmännischen und Rechtsfragen und durch Mitwirkung bei dem Wiederaufbau der im Kriege reparaturbedürftig gewordenen oder verfallenen Kähne steigern, endlich ihre Forderungen und Wünsche zuständigen Orts vertreten. Die Hebung der Leistungsfähigkeit der Kleinschiffer ist besonders bei dem jetzigen allgemeinen Mangel des Arbeitswillens wichtig für die Steigerung der Verkehrsleistung, weil der selbstfahrende Schiffer als Unternehmer an der höchsten Ausnutzung der Verkehrsleistung seiner Fahrzeuge selbst interessiert ist.

Wenn die vorstehend dargestellten Aufgaben der S.-A. so weit durchgeführt sein werden, daß ihre Aufhebung ohne Schaden für das gesamte wirtschaftliche Leben verantwortet werden kann, läßt sich im Augenblick noch nicht sicher übersehen. Sobald dieses der Fall ist, wird, wie bei den übrigen Kriegsorganisationen, auch bei der S.-A. unverzüglich an die Auflösung herangetreten werden.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Die rechtliche Bedeutung des Schiffsregisters

Von Rechtsanwalt Dr. Werneburg (Berlin-Schöneberg)

Die Einrichtung von Schiffsregistern besteht sowohl für Seewie auch für Binnenschiffe, so daß man zwischen See- und Binnenschiffsregistern zu unterscheiden hat. Begrifflich ist unter dem Schiffsregister — und zwar sowohl unter dem See- wie Binnenschiffsregister — ein öffentliches Buch zu verstehen, das zur Aufnahme von Notizen über Identitätsmerkmale und Eigentumsverhältnisse gewisser Schiffe und zur Eintragung von Pfandrechten an Schiffen bestimmt ist.

In das Binnenschiffsregister sind grundsätzlich nach den Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes diejenigen Fahrzeuge einzutragen, welche der Binnenschiffahrt dienen. Nach § 119 B. Sch. G. sind Schiffsregister für Dampfschiffe und andere Schiffe mit eigener Triebkraft zu führen, deren Tragfähigkeit mehr als 15 000 kg beträgt, sowie für sonstige Schiffe mit einer Tragfähigkeit von mehr als 20 000 kg und für etwa nach der Bestimmung der Landesregierung einzutragende Schiffe von geringerer Tragfähigkeit (§ 128 B. Sch. G.). Es kommt also bei Binnenschiffen der Verwendungszweck des Schiffes, ob es zum Erwerbe durch die Schiffahrt oder sonstigen Zwecken dient, nicht in Betracht, vielmehr bestimmt die bezeichnete Tragfähigkeit allein die Grenze für die Registerpflicht.

Die Führung des Binnenschiffsregisters ist in erster Linie den zur Führung des Handelsregisters zuständigen Gerichten übertragen (§ 120 B. Sch. G.). Jedoch gestattet der § 120 B. Sch. G. den Landesregierungen, um einer zu weit gehenden Zersplitterung der Schiffsregister, wie sie bei kleineren Gerichtsbezirken eintreten kann, vorzubeugen, die Führung des Schiffsregisters für mehrere Bezirke einem einzigen Gericht zu übertragen.

Das Verfahren in Schiffsregistersachen richtet sich vor den Amtsgerichten nach den Bestimmungen der §§ 1—35 des freiwilligen Gerichtsbarkeitsgesetzes, vor einer nichtrichterlichen Behörde nach den besonderen landesgesetzlichen Verordnungen. Auch die äußere Anordnung des Schiffsregisters unterliegt der landesgesetzlichen Regelung, wobei bemerkenswert ist, daß im allgemeinen die Grundbücher zum Vorbild genommen sind. Desgleichen bestimmen die Landesgesetze auch die Form der Anzeigen zum Schiffsregister, indem sie teils mündliche Erklärung zu Protokoll der Behörde vorschreiben, teils schriftliche Einreichung der Anzeigen und Anträge verlangen.

Das Beschwerderecht gegen Verfügungen der Registerbehörde richtet sich ebenfalls zurzeit noch nach der Landesgesetzgebung der einzelnen Bundesstaaten. In Preußen sind zur Verhandlung und Entscheidung über die Beschwerden die Landgerichte und für das Rechtsmittel der weiteren Beschwerde das Kammergericht zuständig.

Ebenso wie das Seeschiffsregister ist auch das Binnenschiffsregister ebenfalls in dem Sinne öffentlich, daß die Einsicht desselben jedem gestattet ist. Es können vor den Eintragungen gegen Erlegung der Kosten, ferner auf Verlangen der betreffenden Person vom Gericht zu beglaubigende Abschriften gefordert werden (§ 5 F. G., § 121 B. Sch. G.).

Der Inhalt der Eintragungen in das Binnenschiffsregister besteht in folgenden wesentlichen sechs Punkten: 1. Gattung und Material, Name, Nummer oder sonstige Merkzeichen des Schiffes, 2. Tragfähigkeit des Schiffes, 3. Zeit und Ort der Erbauung, 4. Heimatsort, 5. Namen und nähere Bezeichnung des Eigentümers und 6. Angabe des Rechtsgrundes, auf welchem das Eigentum oder die Eigentumsanteile beruhen. (§ 124 B. Sch. G.) Außerdem bestimmt noch der § 17 des freiwilligen Gerichtsbarkeitsgsetzes, daß jedes in das Schiffsregister eingetragene Schiff seinen Namen an jeder Seite des Bugs und seinen Namen sowie den Namen des Heimatshafens am Heck in gut sichtbaren und fest angebrachten Schriftzeichen führen muß. Die Wahl des Namens des Schiffes steht hierbei im freien Belieben des Reeders oder sonstigen Schiffseigentümers.

Zur Sicherung der Beobachtung der gesetzlichen Vorschriften, die sich, wie bemerkt, nicht nur auf die Pflicht zur Namensführung, sondern allgemein auf alle Tatsachen und Rechtsverhältnisse beziehen, deren Eintragung in das Schiffsregister von dem Binnenschiffahrtsgesetz vorgeschrieben und deren Veränderungen anzumelden sind, enthält das Gesetz eine Anzahl von Strafvorschriften in verschiedener Richtung. Einmal haben nämlich diejenigen Gerichte, bei denen Binnenschiffsregister geführt werden, durch Verhängung von Ordnungsstrafen darauf hinzuwirken, daß die Beteiligten die ihnen obliegenden Anmeldungen auch regelmäßig erstatten (§ 127 B. Sch. G.). Ferner enthalten die Bestimmungen des freiwilligen Gerichtsbarkeitsgesetzes in den §§ 18—24 Strafvorschriften teils wegen unbefugter Anmaßung bzw. Ausübung des Rechtes, die Reichsflagge zu führen, teils wegen der Unterlassung der Anmeldung von Veränderungen in den im Schiffsregister eingetragenen Tatsachen und Rechtsverhältnissen.

Als Heimatsort der Binnenschiffe gilt derjenige Ort, von welchem aus die Schiffahrt mit dem Schiff betrieben wird (§ 6, Abs. 1 B. Sch. G.). Bei der Registerbehörde dieses Heimatsortes sind die Binnenschiffe zur Eintragung in das Schiffsregister anzumelden, auch wird die gesetzliche Vertretungsbefugnis des Schiffers nach dem Rechte des Heimatsortes beurteilt; ferner ist das Gericht des Heimatsortes über alle gegen den Schiffseigner als solchen zu erhebenden Klagen zuständig, ohne Unterschied, ob er persönlich oder nur mit Schiff und Fracht haftet. Diese Bestimmung ist um deswillen von großer Bedeutung, weil unter Umständen die Vorschriften der Zivilprozeßordnung, die selbstverständlich in erster Linie maßgebend sind, nicht ausreichen werden. Nach den Bestimmungen der Zivilprozeßordnung befindet sich nämlich der Gerichtsstand des Schiffseigners grundsätzlich an seinem Wohnort. Für die einen dauernden Wohnsitz meist entbehrenden kleineren Binnenschiffer schafft nun das Binnenschiffahrtsgesetz einen Gerichtsstand, der zwar kein ausschließlicher ist, aber immer dann zur Anwendung kommt, wenn die besonderen Gerichtsstände der Zivilprozeßordnung in Ermangelung bestimmter Merkmale keine Anwendung finden können. Demnach bildet also der Heimatsort, also der Ort, wo das Binnenschiffsregister geführt wird, in allen Fällen einen Gerichtsstand gegenüber dem Schiffer des betreffenden Binnenschiffes (§ 125, Abs. 3 B. Sch. G.), wird auch im Binnenschiffahrtsrecht über die Eintragungen weiter von der betreffenden Registerbehörde — regelmäßig also dem Amtsgericht — der sogenannte Schiffsbrief erteilt, der den vollständigen Inhalt der Eintragungen enthält, (§ 125, Abs., 3 B. Sch. G.). Die Bedeutung dieses Schiffsbriefes ist jedoch keine sehr erhebliche. Sie geht lediglich dahin, daß der Schiffseigner bzw. dessen Schiffer durch ihn in die Lage gesetzt ist, sich sowohl den Behörden wie auch allen Beteiligten gegenüber jederzeit über die Rechtsverhältnisse des Schiffes ausweisen zu können. Deshalb werden auch alle später angemeldeten Aenderungen sofort in den Schiffsbrief eingetragen, insbesondere auch die auf etwa bestellte Pfandrechte bezüglichen Eintragungen (§§ 126, Abs. 3 B. Sch. G., 120 F. G. G.). Daß dieser Schiffsbrief stets auf dem Binnenschiff mitzuführen ist wie das Zertifikat der Seeschiffe, ist von dem Binnenschiffahrtsgesetz nicht vorgeschrieben. Jedoch dürfte sich wohl eine derartige Verpflichtung des Schiffsführers aus der Bestimmung des § 8, Abs. 1 B. Sch. G. entnehmen lassen, nach welcher Vorschrift es zu den privatrechtlichen Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, die nötigen Schiffspapiere, wozu zweifellos auch der Schiffsbrief zu zählen ist, mit an Bord zu führen hat. Aus dem Gesagten ergibt sich, daß dem Schiffsbrief im wesentlichen die Bedeutung eines Legitimationspapieres zukommt, da der Schiffer sich durch diese Urkunde jeder Behörde gegenüber zu legitimieren in der Lage ist. Unmaßgeblich und ohne rechtliche Bedeutung ist dagegen der Schiffsbrief weder für die Eigentumsübertragung von Binnenschiffen noch für die Bestellung von Pfandrechten an diesen, vielmehr entscheidet hierüber allein die neben dem rechtsgeschäftlichen Akt dieser Vorgänge vorzunehmende Eintragung im Schiffsregister.

Von Bedeutung ist insbesondere das Schiffsregister für die Bestellung von Pfandrechten an dem Binnenschiff im Wege rechtsgeschäftlichen Aktes zwischen den Parteien. Zur Begründung eines rechtsgeschäftlichen Pfandrechtes an einem in das Schiffsregister eingetragenen Schiff ist nämlich die Einigung des Eigentümers des Schiffes und des Gläubigers — des Pfandgläubigers — darüber, daß letzterem das Pfandrecht zustehen solle, sowie die Eintragung des Pfandrechtes in das Schiffsregister erforderlich, § 1260, Abs. 1 der hierfür maßgebenden Bestimmung des Bürgerlichen Gesetzbuches. Diese beiden Voraussetzungen der Einigung

und der Eintragung sind die beiden einzigen Erfordernisse, von denen die Entstehung des rechtsgeschäftlichen Schiffspfandrechtes abhängt, andere Bedingungen werden von dem Gesetz nicht aufgestellt. Was im einzelnen den dinglichen Verpfändungsvertrag, d. h. die Einigung des Schiffseigentümers und des Gläubigers darüber, daß dem letzteren ein Pfandrecht an dem Schiff zustehen solle, anbelangt, so kann es zweifelhaft sein, ob unter dem Eigentümer des Schiffes nur der wirkliche Eigentümer zu verstehen ist oder diejenige Person, die als Eigentümer im Schiffregister eingetragen ist. Denn das Schiffsregister ist so wenig wie das Grundbuch in der Weise eingerichtet und angeordnet, daß sein Inhalt unter allen Umständen zutreffend wäre und was in ihm enthalten ist, auf jeden Fall zu Recht besteht. Es kann vielmehr auch sehr wohl der Fall eintreten, daß wirkliches Eigentum und Bucheigentum, d. h. Eigentum an dem Schiff, wie es sich aus dem Schiffsregister ergibt, in ganz verschiedenen Händen liegt. Dem Grundbuch ist nun in dieser Beziehung sogenannter öffentlicher Glaube mit der Bedeutung beigelegt, daß ein der wirklichen Rechtslage widersprechender Buchinhalt zugunsten desjenigen, der dem Glauben des Grundbuches folgt, als richtig gilt. Eine derartige weitgehende Bedeutung hat dagegen das Schiffsregister nicht. Diesem ist nämlich hinsichtlich seiner Angaben über die Eigentumsverhältnisse an dem registrierten Schiffe kein öffentlicher Glaube beigelegt, weil die Feststellung des Eigentums im Schiffsregister der hierzu erforderlichen Sicherheit entbehrt und nicht erfolgt, um eine Grundlage für die privatrechtlichen Verhältnisse des Schiffes zu schaffen, sondern lediglich dem öffentlichrechtlichen Zweck der Nationalitätsnachweisung dient und daher nicht das Maß von Zuverlässigkeit besitzt, das dem Grundbuch in dieser Beziehung innewohnt. Es ist daher nicht genügend, daß der Verpfänder des betreffenden Binnenschiffes, ohne Eigentümer zu sein, als solcher im Schiffsregister eingetragen ist; vielmehr kann ein rechtswirksamer Verpfändungsvertrag nur mit dem wirklichen Eigentümer des Binnenschiffes abgeschlossen werden, Verpfänder und Eigentümer müssen also stets miteinander identisch sein, und zwar zu der in dieser Hinsicht allein maßgebenden Zeit der Pfandbestellung.

Als weiteres Erfordernis zur Begründung des rechtsgeschäftlichen Pfandrechtes kommt die Eintragung dieses Pfandrechtes in das Schiffsregister in Betracht. Ebenso wie im Grundbuchrecht bildet auch bei dem Schiffsregisterpfande die Eintragung zusammen mit der Einigung kein einheitliches Rechtsgeschäft, sondern beide sind gleichwertige Erfordernisse der vorzunehmenden Rechtsänderung. Das Verhältnis der Einigung zu der Eintragung ist auch nicht etwa so aufzufassen, daß die erstere die Voraussetzung der letzteren ist, vielmehr stehen beide nur insofern zueinander in Beziehung, als ihr gemeinsamer Zweck der der hier fraglichen Rechtsänderung — der Begründung des Pfandrechtes zugunsten des Pfandgläubigers — ist, zu deren Erreichung eben beide Momente zusammen wirken müssen; fehlt also das eine Erfordernis, so ist auch das andere nicht rechtlich, nicht wirksam. Daraus ergibt sich die wichtige Folge, daß die Eintragung in das Schiffsregister allein niemals ein Schiffspfandrecht zur Entstehung bringen kann. Die Bedeutung, die der Eintragung zukommt, liegt vielmehr auf anderem Gebiete. Zunächst wird durch die Eintragung die sonst zur Begründung von Pfandrechten erforderliche Uebergabe der betreffenden Sache an den Pfandgläubiger ersetzt und dem Verpfänder also der Besitz der Sache — des Schiffes — belassen. Ferner wird aber durch die Eintragung in das Schiffsregister die im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit unentbehrliche Erkennbarkeit des dinglichen Pfandrechtes für dritte — unbeteiligte — Personen bewirkt, weil eben die Publizität des öffentlichen Schiffsregisters (vgl. oben) das Pfandrecht ebenso erkennbar macht, wie dies bei dem Besitz an der verpfändeten Sache der Fall ist.

Die Eintragung des zu bestellenden Pfandrechtes erfolgt auf Antrag desjenigen, dessen Recht von der Eintragung betroffen wird oder zu dessen Gunsten die Eintragung erfolgen soll. Voraussetzung der Eintragung ist aber stets die Eintragungsbewilligung des Eigentümers, die vor der Registerbehörde zu Protokoll zu geben ist oder durch öffentlich beglaubigte Urkunden nachgewiesen werden muß. Ohne diese Eintragungsbewilligung erfolgt die Eintragung nur ausnahmsweise in denjenigen Fällen, in denen nach gesetzlicher Vorschrift eine Behörde befugt ist, die Registerbehörde um eine Eintragung zu ersuchen; die Eintragung erfolgt dann auf Grund des Ersuchens der Behörde. Eine Eintragung soll ferner nur dann stattfinden, wenn derjenige, dessen Recht durch sie betroffen wird, als der Berechtigte im Schiffsregister eingetragen ist. Die Registerbehörde darf den im Schiffsregister Eingetragenen hierbei immer solange als den wirklichen Berechtigten ansehen, als nicht ein Widerspruch hiergegen im Schiffsregister eingetragen ist oder die Unrichtigkeit des Schiffsregisters sich aus anderen öffentlichen Urkunden mit Deutlichkeit ergibt.

Aus diesen Ausführungen ergibt sich, daß die Eintragung des Schiffspfandrechtes im Schiffsregister zwar nicht die Bedeutung hat, daß dadurch allein das Pfandrecht an dem Schiff zur Entstehung kommt. Immerhin ist dem Schiffsregister insofern eine Mitwirkung bei der Begründung des Schiffspfandrechtes beigelegt, als zu dem Erfordernis der Einigung der Kontrahenten notwendigerweise auch die Eintragung in das Schiffsregister hinzukommen muß, um ein rechtswirksames Pfandrecht zur Entstehung zu bringen. Außerdem besteht die Bedeutung der Eintragung des Pfandrechtes in das Schiffsregister darin, daß durch sie die Offenkundigmachung eines von dem Schiffseigentümer erworbenen Pfandrechtes zugunsten des Pfandgläubigers herbeigeführt wird. Diese Wirkung bleibt solange bestehen, als das Pfandrecht im Schiffsregister eingetragen ist, weil das Schiffsregister infolge seiner Oeffentlichkeit die dingliche Wirkung des eingetragenen Pfandrechtes gegen jeden sichert, der nach dessen Eintragung das Eigentum oder ein anderes dingliches Recht, sei es ein weiteres Pfandrecht oder z. B. ein Nießbrauch an dem Schiffe, verwirbt, und zwar ohne Rücksicht auf seine Kenntnis oder Nichtkenntnis von dem bereits eingetragenen Schiffspfandrecht. Denn zufolge der erwähnten Publizität des Schiffsregisters lag es ja in seiner Hand, sich vorher durch Einsicht des öffentlichen Schiffsregisters über die Rechtsverhältnisse aus dem Schiff die nötige Kenntnis zu verschaffen.

An dem Schiffe können, ebenso wie bei einem Grundstück bezüglich der Hypotheken, mehrere Pfandrechte bestellt werden. Die Rangfolge mehrerer derartiger Pfandrechte an dem Schiffe regelt das Bürgerliche Gesetzbuch durch die Bezugnahme auf die für die Grundstückshypotheken geltenden gesetzlichen Bestimmungen. Demnach bestimmt sich der Rang der in das Schiffsregister eingetragenen Schiffspfandrechte nach der Reihenfolge der Eintragungen und die Reihenfolge wiederum nach der Zeitdauer der Anträge. Allerdings kann das Rangverhältnis abweichend von diesen Bestimungen von dem Eigentümer und dem Gläubiger besonders festgesetzt werden, welche Bestimmung aber außer der Einigung der Beteiligten auch eine Eintragung in das Schiffsregister erfordert. Bemerkenswert ist also, daß keine Rangänderung der Schiffspfandrechte wirksam vorgenommen werden kann, wenn sie nicht im Schiffsregister eingetragen ist.

Bezüglich der Uebertragung eines Schiffspfandrechtes kommt die Bestimmung des § 1250 B. G. B. zur Anwendung, nach welcher das Pfandrecht nicht ohne die pfandrechtlich gesicherte Forderung übertragen werden kann, mit der Uebertragung der Forderung durch Rechtsgeschäft aber ohne weiteres auf den neuen Gläubiger übergeht. Wird die Uebertragung des Pfandrechtes bei der Uebertragung der Forderung ausgeschlossen, so ist eine solche Vereinbarung insoweit wirksam, als der neue Gläubiger das Pfandrecht nicht erwirbt; jedoch verbleibt das Pfandrecht nicht bei dem früheren Gläubiger, sondern erlischt. Bei dem Uebergang des Schiffspfandrechtes ist besonders bemerkenswert der Umstand, daß die Uebertragung und die Belastung einer durch ein Schiffspfandrecht gesicherten Forderung keiner besonderen Form bedarf, weil für den Uebergang des Pfandrechtes lediglich die Bestimmungen für die Uebertragung der Forderung in Betracht kommen, nach diesen aber eine besondere Formvorschrift nicht existiert.

Ebensowenig wie die Entstehung des Schiffspfandrechtes von der alleinigen Voraussetzung der Eintragung des Schiffspfandrechtes im Schiffsregister abhängig ist — es ist außerdem auch die dingliche Einigung der Parteien hierüber erforderlich —, so kommt das Schiffspfandrecht auch durch die Löschung im Schiffsregister allein nicht zur Beendigung, vielmehr ist hierzu ebenfalls außerdem noch die der Löschung des Pfandrechtes vorangehende dingliche Einigung der Parteien erforderlich. Möglich ist der Fall, daß ein Schiffspfandrecht im Schiffsregister aus Gründen irgendwelcher Art zu Unrecht gelöscht wird. Ein derartiges zu Unrecht gelöschtes Pfandrecht erlischt mit dem Erwerbe des Eigentumes am Schiffe durch einen gutgläubigen Dritten, und zwar nicht nur dann, wenn der Erwerber das Eigentum ohne Uebergabe erlangt, sondern auch dann, wenn es der Pfandgläubiger in seinem Besitze hat.

Außer dem rechtsgeschäftlich bestellten Schiffspfandrecht ist noch das sogenannte richterliche Pfandrecht von besonderer Bedeutung, unter welchen wiederum das Arrestpfandrecht an Schiffen von praktisch größter Bedeutung ist. Bemerkenswert ist in dieser Beziehung zunächst, daß die Vollziehung des Arrestes in registrierte Schiffe, wie in eine bewegliche Sache durch Pfändung bewirkt wird, eine Pfändung, die ein Pfandrecht mit den in dem § 804 C. P. O. bestimmten Wirkungen begründet. Da der Zweck des Arrestes im wesentlichen dahin geht, die Zwangsvollstreckung zu sichern, der betreibende Gläubiger durch die Arrestanlage also vor allen Dingen verhindern will, daß die Vollstreckung eines gegen den Eigentümer des Schiffes gerichteten Urteiles vereitelt oder wesentlich erschwert werde, so ist es bei der Eigenart des Schiffes in erster Linie von Bedeutung, daß das Schiff örtlich festgehalten und so die Durchführung der Zwangsvollstreckung tatsächlich gesichert wird. Das wird dadurch erreicht, daß der Gerichtsvollzieher das Schiff in Besitz zu nehmen, für die Ersichtlichmachung der Pfändung zu sorgen und die zur Bewachung des Schiffes erforderlichen Maßregeln zu treffen hat. Die Arrestbelegung eines Schiffes geschieht regelmäßig in der Weise, daß das Schiff an die Kette gelegt und der Hafenbehörde von dem Arreste Nachricht gegeben wird, damit sie ein etwaiges Auslaufen des Schiffes verhindern kann. Verfügungen des Schiffseigentümers zum Nachteile des pfändenden Gläubigers werden dadurch verhindert, daß an dem Schiffe durch die Arrestvollziehung für den Pfandgläubiger ein Pfandrecht mit den Wirkungen des § 804 C. P. O. begründet wird. Auf Antrag des pfändenden Gläubigers ist das Arrestpfandrecht in das Schiffsregister einzutragen, und zwar als Höchstbetragshypothek. Diese Eintragung seines Arrest-

pfandrechtes in Gestalt einer derartigen Höchstbetragshypothek schützt den Arrestgläubiger dagegen, daß sein Pfandrecht durch Eintragung späterer Pfandrechte in das Schiffsregister benachteiligt wird. Denn diese Pfandrechte würden an sich dem Arrestpfandrechte vorgehen, wenn die betreffenden Pfandgläubiger von dem Arreste und dessen Vollziehung keine Kenntnis hatten. Auch bei einer etwa stattfindenden Veräußerung des Schiffes behält das im Schiffsregister eingetragene Arrestpfandrecht seine Kraft. Bemerkenswert ist schließlich noch, daß segelfertige Schiffe nicht mit Arrest belegt werden dürfen, es sei denn, daß die Schuld, derentwegen der Arrest stattfinden soll, zum Behufe der bevorstehenden Reise eingegangen ist (§ 482 des Handelsgesetzbuches).

Für den Uebergang des Eigentums bedarf es einer Eintragung dieses Rechtsvorganges im Schiffsregister an sich nicht, da die Eigentumsübertragung nach den Regeln erfolgt, wie sie von dem Gesetz bezüglich von Mobilien getroffen worden sind, also durch Einigung und Uebergabe des Schiffes. Jedoch kommt der Eintragung des neuen Eigentümers im Schiffsregister immerhin doch die rechtliche Bedeutung zu, daß er bis zum Beweise des Gegenteiles als nunmehriger Eigentümer des Schiffes gilt. Die Eintragung des Eigentumswechsels im Schiffsregister ist daher auf alle Fälle im höchsten Grade angebracht und wird wohl auch praktisch regelmäßig von den Vertragsparteien herbeigeführt werden.

Welche Vertragsbedingnungen gelten bei Transportnachaufträgen?

Wenn ein Transportinteressent mit einem Transportunternehmer, einer Reederei usw. bereits einmal in Geschäftsverbindung getreten ist, so wird für Nachaufträge meist kein besonders eingehender Vertrag mehr geschlossen, sondern entweder Bezug genommen auf frühere Vereinbarungen, oder es werden vielleicht nur diejenigen Punkte geregelt, die für diesen Nachauftrag besondere Bedeutung haben, während die allgemeineren Punkte oft einfach übergangen werden.

Dieses kann zu rechtlichen Schwierigkeiten führen, wenn der Hauptvertrag oder die früheren Verträge besondere Klauseln enthalten, z. B. über die Haftung des Frachtführers, über die Versicherungspflicht, über die Rechte bei Vertragsverletzungen, Schiedsklauseln usw., von denen nicht ohne weiteres ersichtlich ist, ob sie auch für etwaigen Nachauftrag auf diese Vereinbarungen Bezug nehmen oder ob über diese Punkte gar nichts zwischen den Parteien geregelt sein soll und folglich mangels besonderer Vereinbarungen die gesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung kommen.

Handelt es sich um völlig getrennte Verträge, so wird man grundsätzlich dazu neigen, den zweiten Auftrag nur dann unter dem Gesichtspunkt der Bedingungen des ersten zu betrachten, wenn besondere Anhaltspunkte dafür sprechen.

Viel zweifelhafter aber ist die Frage, wenn der Nachauftrag nicht ein zweiter Auftrag ist, sondern im eigentlichen Sinne des Rechts ein Nachauftrag, wenn z. B. jemand einen Vertrag schließt über ein Quantum Holz und nach Antritt der Reise den Zusatzauftrag erteilt, unterwegs ein weiteres Quantum vielleicht sogar von ganz anderen Gütern, vielleicht von Baumaterialien usw. mit zu laden.

Auch in diesem Falle muß man, wenn es sich nicht offensichtlich um eine bloße Erweiterung des Hauptauftrages handelt, zunächst davon ausgehen, daß man es mit zwei getrennten Verträgen usw. zu tun hat.

Der erste Transportauftrag begründete den Leistungsvertrag, der mit der Leistung des Transportes erfüllt war, so daß damit alle Rechtsbeziehungen der Parteien erloschen waren. Daneben begründete der Nachauftrag einen ebenso selbständigen Vertrag, der zunächst mit dem Hauptauftrag nichts zu tun hat, und wir haben zunächst nur einen Vertrag mit bestimmten Vereinbarungen und einen zweiten Vertrag ohne solche Vereinbarungen.

Dennoch darf man die Frage nicht grundsätzlich aus diesem Gesichtspunkt allein entscheiden wollen. Wie schon erwähnt, hat jeder Vertrag eine selbständige Existenz. Aber zu den vertraglichen Vereinbarungen gehört nicht nur, was vertraglich zwischen den Parteien ausdrücklich ausgemacht, sondern auch, was den Umständen nach stillschweigend zwischen ihnen vereinbart ist.

So muß eingehend geprüft werden: welchen Inhalt hat das Vertragsangebot des Auftraggebers und welchen Inhalt die Annahmeerklärung, die sich oft stillschweigend durch die Ausführung des Auftrags vollzieht.

Es ist nicht erforderlich, daß die Bezugnahme auf den Hauptvertrag ausdrücklich erfolgt; auch wenn ein Besteller einen Transportauftrag unter den gehabten Bedingungen erteilt, oder wenn er einen zweiten Transportauftrag erteilt, ohne Angabe weiterer Einzelheiten, so gibt er damit zum Ausdruck, daß er unter denselben Bedingungen wie bisher einen weiteren Vertrag abschließen will.

So dürfte es selbstverständlich sein, daß, wenn jemand in dieser Weise einen Auftrag erteilt, der Transportunternehmer in derselben Weise zu erfüllen hat, dafür aber auch dieselben Rechte wie früher geltend machen kann. Der Transportunternehmer muß wissen, was der Besteller in seiner Offerte meint, und will er den späteren Vertrag anders aufgefaßt wissen, so muß er dies ausdrücklich erklären; eine einfache Annahme eines solchen Vertrages verpflichtet ihn nach Maßgabe des ersten Vertrages und würde auch nur in seltenen Fällen ihn zur Anfechtung wegen Irrtums berechtigen.

So insbesondere dann, wenn der Transportunternehmer dem Auftraggeber gegenüber gewisse Verpflichtungen übernommen, Garantien erteilt hat, usw.

Es ist einfach zu fragen: Hat der Besteller bei seiner zweiten Offerte sich die Leistung mit Garantie usw. ausbedingen wollen, und hat der Transportunternehmer diese Offerte in diesem Sinne verstehen müssen oder nicht?

Diese Frage wird nach den Umständen entschieden werden müssen. Stehen die Parteien länger in Geschäftsverbindung, und wird ausnahmsweise einmal eine besondere Zusage, z. B. eine Garantie erteilt oder ist diese im Transportwesen oder in diesem bestimmten Zweig des Transportwesens nicht üblich, solche Zusagen zu geben, so wird man in einem Nachauftrag nicht das Verlangen nach den bisherigen Zusagen erblicken können.

Eine Uebernahme einer bestimmten besonderen Verpflichtung kommt aber auch dann nicht zustande, wenn den Umständen nach der Transportunternehmer das Verlangen nach einer solchen Zusage nicht erkennen kann.

Pflegt z. B. ein Transportunternehmer keine Garantiezusage zu geben, hat er aber auf ausdrücklichen Wunsch für jemanden, mit dem er zum ersten Male in Geschäftsverbindung tritt, einen Transport unter Garantie ausgeführt, so kann er nicht auf den Gedanken kommen, daß der Nachauftrag nach Maßgabe des ersten Vertrages mit Einschluß der Garantiezusagen erfolgt ist. Es ist nicht seine Schuld, wenn er die Offerte mißversteht, und es kommt ein Vertrag zustande ohne Garantie.

Auch in diesem Falle hat der Besteller, wenn auch unverschuldet, den Nachteil zu tragen, da er keine unzweideutige Offerte abgegeben hat.

Liegen die Umstände aber anders, so wird man die Uebernahme einer bestimmten Verpflichtung annehmen müssen.

Bei gewissen Waren sind bestimmte Zusicherungen des Transportunternehmers, z. B. über den Zeitpunkt der Beendigung der Reise, handelsüblich. Wird unter solchen Umständen bei einem Nachauftrag die Zusicherung nicht ausdrücklich erwähnt, so muß der Transportunternehmer sich doch sagen, daß der Besteller die Zusicherung haben will, und in seiner vorbehaltlosen Annahme der Offerte liegt dessen Zusage, auch wenn der Transportunternehmer sie gar nicht hat abgeben wollen.

Ebenso, wenn ein Transportunternehmer mit seinen Kunden in längerer Geschäftsverbindung steht, und er die Transporte stets unter bestimmten Zusicherungen ausführt; er muß dann annehmen, daß sein Nachauftrag auch ohne besondere Hervorhebung diese Zusicherungen umfaßt. In diesem Falle hat der Transportunternehmer den Nachteil auf sich zu nehmen.

Was dem Transportunternehmer zum Nachteil gereichen kann, kann ihm natürlich in dem gegenteiligen Falle auch zugute kommen. Hat er in dem Hauptvertrag seine Interessen gegenüber denen des Bestellers besonders gewahrt, etwa durch Haftungs- oder Gewährschaftsausschluß, durch Vereinbarungen über Leistungs- oder Erfüllungs- oder Klageort usw., so muß der Besteller das gegen sich gelten lassen, wenn er bei dem Nachauftrag auch nicht daran gedacht haben sollte.

Der erklärte Inhalt seiner Bestellung ist Ausführung eines Transportes nach den bisherigen Bedingungen, und an seine Erklärung ist er gebunden, wenn er unvorsichtigerweise etwas Ungünstigeres erklärt hat, wenn er hatte erklären wollen; sofern für ihn die Möglichkeit eines Rücktritts nicht mehr besteht, insbesondere sobald durch die Annahme des Vertrages durch den Transportunternehmer der Vertrag perfekt geworden ist. Dr. jur. Eckstein.

Kleine Mitteilungen

Von den Märkischen Wasserstraßen. Dem Deutschen Schifferbund ist vom Wasserbauamt Köpenick mitgeteilt worden, daß die Ausbaggerung der Spreemündung in den Dämeritzsee für dieses Jahr in Aussicht genommen ist und erfolgen wird, sobald der Bagger „Müggel" die Arbeiten bei Erkner beendet haben wird. Weiter wurde dem Bund vom Bauamt Potsdam mitgeteilt, daß die Tonnen zur Bezeichnung des Fahrwassers auf den Potsdamer Gewässern ausgelegt werden, sobald es möglich ist, die erforderliche Oel- und Schutzfarbe zu erhalten, was bisher nicht gelungen sei. Ohne Anbringung eines neuen Anstrichs könnten die in den letzten Jahren stark mitgenommenen Tonnen nicht wieder ausgelegt werden.

Ententeforderungen und Elbeschiffahrt. Bei dem Umfang der von der Entente aufgestellten Friedensbedingungen ist es den meisten von uns noch nicht zum vollen Bewußtsein gekommen, in welch umfassender Weise das ganze Werk darauf ausgeht, Deutschland innerhalb seiner eigenen Grenzen macht- und wehrlos zu machen. Wenn man sich in die einzelnen Teile des Werkes vertieft, wird einem erst klar, mit welcher raffinierten Ueberlegung alle Bestimmungen ausgeklügelt sind, um Deutschland in ständiger Abhängigkeit von seinen Widersachern zu erhalten. Wenn wir uns erinnern, daß der Weltkrieg ausgebrochen ist, weil Oesterreich-Ungarn sich in die inneren Verhältnisse Serbiens einzumischen versuchte, muß es uns mit tiefster Bitterkeit und Entrüstung erfüllen, zu sehen, wie diese selben Schützer der kleinen Nationen sich anschickten, in Deutschlands inneres Wirtschaftsleben einzugreifen und es zu erdrosseln. Es ist aber auch nichts vergessen, was diesen Zielen dienen könnte. Diese Erkenntnis drängt sich in erschrecklicher Weise auf bei der vorgesehenen Internationalisierung unserer heimischen Ströme, bei der uns für unsere engere Heimat am meisten die Elbe angeht. Bekanntlich hat die Wiener Kongreßakte von 1815 die Berechtigungen der Uferstaaten an den Strömen geordnet. Die Entente verlangt nunmehr, daß auf allen deutschen Binnenschiffahrtswegen ihre Güter-, See- und Flußschiffe dieselbe Behandlung wie die Deutschlands genießen, und die volle Gleichberechtigung in bezug auf Hafen-, Kaiabgaben, Liegezeit, Ladevorschriften und sonstige Gebühren, daß dagegen die deutschen Schiffe die Beförderung von Reisenden und Waren durch regelmäßige Linien zwischen den Häfen der Entente nur mit deren Erlaubnis ausführen dürfen. Die Entente ordnet an, daß jeder der Anliegerstaaten verpflichtet sei, alle Hindernisse für die Schiffahrt zu beseitigen, und ein internationaler Gerichtshof wacht über die Ausführung dieser Bestimmungen, d. h. also die deutsche bzw. preußische Staatshoheit wird aufgehoben.

In welchem Maße Deutschlands Einfluß ausgeschaltet werden soll, geht aus der vorgesehenen Zusammensetzung der internationalen Verwaltungskommission hervor, die bestehen soll aus vier Vertretern der deutschen Uferstaaten und aus sechs Vertretern der Entente, worunter sich zwei Vertreter des tschechoslowakischen Staates befinden müssen. Zu all dem soll Deutschland verpflichtet sein einen Teil seiner Schlepper und Schiffe den Alliierten (in diesem Falle den Tschechen) zu überlassen, und zwar ausgerechnet die in der „allerletzten Zeit" erbauten Schiffe, und zu Preisen, „die in keinem Falle den Anschaffungswert" übersteigen dürfen. Dies zu einem Zeitpunkte, wo die Herstellung eines Schleppers oder eines Schiffes ungefähr den vierfachen Preis der vorhergehenden Jahre ausmacht.

Gegen diese Schäden und die uns zugemutete Schmach können wir uns gar nicht genug wehren. So ist denn in einer von Vertretern der Binnenschiffahrt und des Handels am 28. Mai in Magdeburg stattgehabten Zusammenkunft folgende Entschließung gefaßt worden:

„Die bisherige Rechtsgrundlage der Schiffahrt auf der Elbe bilden die Wiener Kongreßakte vom 9. Juni 1815 und die Elbeschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 nebst Nachträgen. Eine Umstoßung dieser ein Jahrhundert alten bewährten Bestimmungen über die Berechtigungen zur Ausübung der Elbeschiffahrt durch die nunmehr von unseren Feinden verlangte Internationalisierung der Elbe würde eine durch nichts gerechtfertigte Entrechtung der Uferstaaten zugunsten fremder Mächte bedeuten.

Die Auslieferung des besten Teiles unserer Binnenschiffe in Verbindung mit dem Recht beliebiger freier Benutzung der Elbe durch die Ententemächte würde einen vollständigen Niedergang der deutschen Binnenschiffahrt auf der Elbe herbeiführen. Die Gleichstellung der auswärtigen Mächte hinsichtlich Abgaben, Hafenbenutzung usw., sowie das Verbot an Deutschland, Verkehr auf deutsche Verkehrswege abzulenken, würden diesen Niedergang beschleunigen. Das in Artikel 336 und 337 von den feindlichen Mächten geforderte Recht, der deutschen Regierung Maßnahmen hinsichtlich der Aufrechterhaltung guter Schiffahrtsverhältnisse vorzuschreiben, oder ihr die Herstellung gewisser Anlagen zu verbieten, lehnen wir als einen durch keine Tatsachen berechtigten Eingriff in die deutsche Staatshoheit ab.

Wir legen daher schärfste Verwahrung ein gegen eine Internationalisierung der Elbe und gegen Beteiligung feindlicher nicht zu den Uferstaaten gehöriger Mächte bei der Verwaltung des Elbestromgebiets. Ueberdies würde die jetzt geplante Zusammensetzung der Elbstromverwaltungskommission, in der die nichtdeutschen Mächte Stimmenmehrheit haben, Deutschlands Mitbestimmungsrecht wertlos machen.

Wir erwarten daher, daß unsere Unterhändler unter allen Umständen die Beseitigung der auf die Internationalisierung vorwiegend deutscher Ströme gerichteten Bestimmungen durchsetzen. Ueber Ströme, die in ihrem größten Teile durch deutsches Land fließen, dürfen nicht fremde Mächte herrschen. Deutschlands Einfluß auf ihre Verwaltung muß ungeschmälert erhalten bleiben."

Berichtigung. Erhöhung des Liegegeldes. In der Sitzung vom 28. April hat der Frachtenausschuß der O. K., bestehend aus den Vertretern der Reedereien und Spediteure und dem Vertreter des Betriebsverbandes für die Oder, einen Beschluß gefaßt, der den beteiligten Firmen zuging, und folgenden Wortlaut hatte:

„Die in der O. K. vereinigten Schiffahrtstreibenden einerseits und der Betriebsverband für die Oder andererseits haben unterm heutigen Tage die gesetzlichen Liegegelder — § 32 des Binnenschiffahrtsgesetzes — um 100 % mit Gültigkeit für Frachtenabschlüsse ab 15. Mai dieses Jahres erhöht.

Zu dieser Erhöhung sind die Beteiligten gezwungen worden durch die zwischenseitig eingetretene Verteuerung der Löhne und Betriebskosten, wie andererseits Bedacht genommen ist auf die immerhin vorhandene Menge mechanischer Ausladmittel, die eine schleunige Entlöschung ermöglichen; auch soll durch die Erhöhung die unwirtschaftliche Ueberliegezeit der dringend benötigten Kähne verhütet werden.

Die Firmen waren gebeten worden, da eine zwangsweise Erhöhung nicht möglich ist, hierzu ihre Zustimmung zu erteilen. Von den zirka vierzig in Frage kommenden Firmen haben nur sechs protestiert. Ueber den Widerspruch dieser Firmen wäre bei einigem guten Willen hinwegzukommen gewesen. Der Vorsitzende des Frachtenausschusses, Herr Direktor Rischowski, hatte auch die Sache erfolgreich in die Hand genommen, als die S.-A. mitteilte, daß auf den Märkischen Wasserstraßen und auf der Elbe mit Zustimmung der Vertreter der Kleinschiffahrt dieselben Zuschläge zu den Liegegeldern festgesetzt worden seien:

Für Fahrzeuge bis zu 500 Tonnen 75 %,
„ „ von 500 bis 650 Tonnen 60 %,
„ „ über 650 Tonnen 50 %.

Dieser Beschluß ist auf der Elbe und den Märkischen Wasserstraßen ohne unser Vorwissen gefaßt worden. Fürs erste ist es nun nicht möglich, auf den verschiedenen Stromgebieten verschiedene Sätze gelten zu lassen. Infolgedessen mußte zunächst diese Erhöhung angenommen werden. Die Verhandlungen gehen indessen weiter, und ist das Notwendige dazu bereits veranlaßt.

Vom Zuckertransport. In der Angelegenheit der Mißstände im Zuckertransport hat sich der Schiffahrtsverein zu Breslau, der sowohl die O. K. als den Betriebsverband umschließt, an die Reichszuckerausgleichsgesellschaft gewandt zwecks Erzielung fester Frachten, welche die festgestellten unsoliden Zustände unmöglich machen. Die Gründe, welche im Frühjahr d. J. zur Erhöhung der Kohlenfracht geführt haben, die sorgfältige und vorsichtige Kalkulation, der Mangel an Bergfracht und die weitere Entwickelung der wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse ist die sicherste Grundlage der geltenden Kohlenfrachten; denn die S.-A. hat stets den einzig volkswirtschaftlich haltbaren Standpunkt vertreten, daß sich die Höhe der Frachten nicht zu beziffern habe nach Angebot und Nachfrage, daß nicht Ausnutzung von Konjunktur für die Preisbildung ausschlaggebend sein dürfte, sondern lediglich das Auskommen und der Existenzbedarf des Schiffers.

Unter diesen Umständen ist ein anderer Weg, solide Zustände im Zuckertransport herbeizuführen, ohne daß die O. K.-Kohlenfracht gemäß der Vorschläge, die wir seinerzeit unterbreitet haben, erhöht wird, nicht zu finden. Normale Verhältnisse werden aber auf dem Zuckermarkt, genau wie auf dem Kohlenmarkt, erst dann eintreten, wenn die Reichszuckerausgleichsgesellschaft ihre Transporte zu den zwischen der S.-A. und der O. K. vereinbarten Frachtsätzen einer übergeordneten und zuverlässigen Stelle, nämlich der Oder-Kriegsschiffahrtsgesellschaft, übergibt, welche diese Transporte alsdann auf die im Betriebsverband organisierte Privatschiffahrt in der Reihenfolge der Meldungen der Kähne verteilt.

Eine Regelung der Zuckertransporte ist unter allen Umständen erforderlich, auch wenn schon die Transporte der diesjährigen Kampagne vergeben sein sollten, um für den kommenden Herbst solidere Zustände auf dem Zuckermarkt herbeizuführen, als sie bis jetzt zum Schaden des Ansehens des Schifferstandes geherrscht haben.

Zur Bemannungsfrage. Wegen Verstoß gegen § 13 der Polizeiverordnung über die Schiffahrt auf der Oder vom 15. Mai 1906 wurde in den letzten Tagen eine Anzahl von Schiffseignern unter Strafe genommen. Der § 13 der Verordnung regelt die Besatzung der Oderkähne; danach muß ein 250-Tonnen-Kahn eine Besatzung von zwei Männern und einem Jungen haben, ein Kahn von 400 Tonnen von drei Männern, über 420 Tonnen von drei Männern und einem Jungen. Nicht gesagt ist aber, daß diese Leute ununterbrochen an Bord sein müssen.

Daß die Fahrtsicherheit des Kahnes gewährt ist, auch wenn nicht die im § 13 vorgeschriebene Zahl von Schiffsleuten an Bord

sich befindet, wird nicht in Zweifel gezogen, denn während des Krieges war die Verordnung außer Kraft gesetzt, besondere Störungen sind aber dadurch nicht eingetreten. Wenn gegenwärtig auf volle verordnungsmäßige Bemannung gehalten wird, so geschieht das hauptsächlich auf Betreiben des Verbandes der Binnenschiffer, also der Bootsleute, die mit Rücksicht auf die schlechten Arbeitsverhältnisse darauf drängen, Arbeit zu finden. Es zeigt sich hier dieselbe Erscheinung wie auf dem Arbeitsmarkt der ganzen deutschen Industrie.

Nun sind die fraglichen Kähne alle vorschriftsmäßig bemannt, insofern sie gemäß § 13 die ihrer Tonnenzahl entsprechende Anzahl von Schiffsleuten eingestellt haben und löhnen.

Von jeher war es in der Schiffahrt üblich, daß der eine oder andere Mann der Besatzung, der Schiffseigner selbst oder ein Bootsmann, in seinem Heimatort den Kahn auf kurze Zeit verließ, um sich etwas Wäsche, Lebensmittel u. dgl. zu holen. Der Schleppzug kann nicht warten; infolgedessen fährt der Betreffende später nach. In der Zeit vor dem Kriege ist ein solches „Fehlen" eines Mannes niemals als Verstoß gegen die Verordnung von seiten der Behörden aufgefaßt worden. Nachdem die Kähne vorschriftsmäßig bemannt sind, den sozialen Anforderungen also voll Rechnung getragen wird, bedeutet es eine ungeheure Belastung des Schiffers und Erschwerung seines Gewerbes, wenn er nicht imstande sein soll, auf kurze Zeit seinen Kahn zu verlassen. Bei dem notorischen Mangel an Bootsleuten, der den Wasserbauämtern auch ohne Zweifel schon daraus bekannt ist, daß allzu viele Schiffsleute bei den Wasserbaubehörden arbeiten, statt auf Schiffahrt zu gehen, ist es dem Schiffer nicht möglich, für die kurze Zeit einen Ersatzmann zu finden. Es wäre auch im höchsten Grade unwirtschaftlich, betrieblich nicht notwendig und letzten Endes unbillig, da der Schiffseigner ja die volle Zahl von Mannschaften dauernd beschäftigt und bezahlt.

Darauf hingewiesen wird auch noch, daß auch in den Kreisen des Verbandes der Bootsleute die Strafverfügungen als störend empfunden werden, da auch den Bootsleuten von den Schiffseignern nicht mehr gestattet werden kann, sich für kurze Zeit an Land zu begeben. Daß mit dieser beschränkenden Auslegung der Verordnung kein Mißbrauch getrieben wird, dafür bürgt das Interesse, das jeder Schiffer am sicheren Transport seines Fahrzeuges hat, und daß er seinen Kahn nur verläßt und Fremden übergibt, wenn ihn dringende Bedürfnisse abrufen.

Der Schifferbetriebsverband für die Oder hat sich deshalb an den Chef der Oderstrombauverwaltung und an die Wasserbauämter mit der Bitte um Abhilfe dieser Mißstände gewandt.

In einer Versammlung des Schifferbetriebsverbandes „Oder" am 16. Juni d. J. in Kosel, die vom Geschäftsführer Dr. Schneider geleitet wurde und die sich mit anderen Dingen befaßte, wurde aus der Versammlung heraus eine Resolution beantragt, welche einstimmig von den zirka 200 anwesenden Schiffern und Bootsleuten, die den verschiedensten Verbänden und Parteien innerhalb der Schiffahrt angehören, angenommen wurde:

„Wir protestieren gegen die Auslegung der Polizeiverordnung über die Schiffahrt auf der Oder vom 15. Mai 1906, die dieser hinsichtlich der Bemannung der Kähne zuteil wird. Es ist notwendig und üblich, daß Schiffsleute auf kurze Zeit den Kahn verlassen, um sich in ihrem Heimatdorf oder sonstwo Lebensmittel, Wäsche u. dgl. zu besorgen. Ausweislich der Schiffspapiere ist die Bemannungszahl die vollständige. Der Betrieb ist auch sichergestellt, so daß durch kurze Entfernung eines Schiffsmannes von Bord niemand geschädigt wird. Wir bitten dringend das Oberpräsidium, die Wasserbauämter anzuweisen, die erlassenen Strafverfügungen wieder zurückzunehmen, um eine Beunruhigung der Schiffahrt, vor allem in heutiger Zeit, zu vermeiden."

Schifferversammlung in Kosel. Der Schifferbetriebsverband für die Oder veranstaltete am 16. Juni in Kosel eine Versammlung, die von über 200 Schiffern besucht war und welche einen interessanten Verlauf nahm. Nach der Eröffnung durch das Vorstandsmitglied Herrn Barthold sprach der Geschäftsführer des Schifferbetriebsverbandes für die Oder, Herr Dr. S c h n e i d e r, über den Zweck und die Bedeutung des Betriebsverbandes. Kein Verein neben vielen alten, guten und schlechten Vereinen ist der Betriebsverband. Er ist kein Verband im Sinne eines Vereines, in dem man ein- und austreten kann wie man will, sondern er ist die „Schifferkammer", nämlich die Gesamtvertretung des ganzen Standes der Kleinschiffer zur Wahrung ihrer Interessen, vor allem gegenüber den Großbetrieben, Unternehmern und den Behörden. Was vom Betriebsverband erreicht wird, kommt allen zugute, ob sie sich nun melden oder nicht. Deshalb ist es Ehren- und Anstandspflicht eines jeden Schiffers, sich beim Betriebsverbande anzumelden. Und daß viel für die Kleinschiffahrt erreicht worden ist, das weiß jeder Schiffer — spürt aber auch jeder Unternehmer. Man muß nicht glauben, daß irgendein Privatverein oder -Verband ebensolches leisten könnte; denn die Behörden und der Verband der Reedereien denken gar nicht daran, zugunsten einzelner auf Rechte zu verzichten, von ihren bisherigen Gewohnheitsrechten zu lassen oder wesentliche Aenderungen bestehender Zustände einzelnen zuliebe herbeizuführen. Das Verständnis dafür muß aber in der Schiffahrt noch erzogen werden, daß alle zusammenstehen müssen, denn nur wenn alle mitmachen, kann auch jede Ansicht zur Geltung kommen. Gerade diejenigen, die sich gegen den Zwang ausgesprochen haben, sind wieder dafür eingetreten, daß die höchste Strafe die Ausbrecher treffe. Ist das kein Zwang? Der Betriebsverband hat bisher noch keinen gezwungen. Die Vernunft und die Standesehre dringt durch und führt zum Zusammenschluß. Der Frachtenausschuß der „Oder"-Kriegsschiffahrtsgesellschaft ist der Boden, auf dem die Rechte der Kleinschiffahrt erkämpft werden. Der Schifferbetriebsverband für die Oder hat drei seiner Vorstandsmitglieder im Frachtenausschuß sitzen. Keiner anderen Organisation kann die Regierung, in diesem Falle die Schiffahrtsabteilung, solche Rechte gewähren. Sollen die Wünsche der Kleinschiffahrt hier zum Vortrag kommen, so müssen auch alle Schiffer an den Betriebsverbänden teilnehmen, damit ihre Rechte zur Geltung kommen.

In Anschluß daran erörterte Herr Schild das Statut des Betriebsverbandes, das seinerzeit festgesetzt wurde und von dem der Chef der Schiffahrtsabteilung sagte, daß das Haus nun gebaut sei, die Einrichtung aber die Schiffer sich selbst schaffen müssen. Die einzelnen Paragraphen wurden durchgesprochen und die Wünsche vorgebracht, in welchen Abänderungen, Zusätze und dergleichen erforderlich erscheinen. In der Diskussion sprach Herr Robert Eckert gegen die Errichtung der Betriebsverbände. Er lobte seine Ziele, ja schließlich gab er auch zu, daß man sich auch mit dem Zwang abfinden könne, da die Schiffahrt zusammengeschlossen werden müsse; aber der Betriebsverband wolle auf dem Boden der bestehenden Wirtschaftsordnung Aenderungen herbeiführen, und das ginge nicht. Eine Besserung könne nur eintreten Hand in Hand mit dem Proletariat unter Umsturz der bisherigen Wirtschaftsordnung und auf Grund der unabhängig sozialistischen Auffassung. Es ist wohl begreiflich, daß die überwiegende Mehrheit der Versammlung derartige politische Zwecke innerhalb der Schiffahrt glatt ablehnte. Insbesondere wurde dieser Standpunkt in wirksamer Weise geltend gemacht von den Herren Obst, Galland, Krause, Schild, Nickley und wiederholt von Herrn Dr. Schneider, die mit Recht darauf hinwiesen, daß die radikalsozialistische Anschauung bisher nur Unfrieden, Zerstörung, Bürgerkrieg, Tod und Plünderung gebracht, aber nicht im geringsten eine Besserung der harten Lage. Man muß mit den bestehenden Gewalten eben einmal rechnen. Der von Herrn Eckert vertretene Verband der Privatschiffer mache ja auch Eingaben und Gesuche an alle möglichen Stellen, also rechne er ja auch mit den bestehenden Verhältnissen und sei inkonsequent. Es käme darauf an, dem Gewerbe zu helfen, aber gerade so wenig, wie man in allen Punkten mit den Unternehmern einig sei, sei man es auch nicht mit den Arbeitnehmern, denn gerade in den Kreisen der Arbeiterschaft, die heute am lautesten Forderungen erheben, vermisse man den verantwortlichen Arbeitswillen. Viele von ihnen, die von jungen, unreifen Menschen geführt werden, haben an der Arbeit sehr wenig Interesse.

Zum Schluß wurden eine Reihe Betriebsfragen, Bemannungsfragen, Maßnahmen gegen die wachsende Zahl von Strafverfügungen der Behörden, die Angelegenheit des Bergschlußscheines und anderes besprochen, und aus der Lebhaftigkeit, mit der hier an der Debatte teilgenommen wurde, ergibt sich, daß die Schiffahrt keineswegs gesonnen ist, Uneinigkeit in das Gewerbe sich hineintragen zu lassen, sondern so wie der Betriebsverband es bisher gehandhabt und weiter tut, diejenigen Fragen zu behandeln und einer Lösung entgegenzuführen, die zum Besten des Standes und des Emporstrebens der Kleinschiffahrt dienen.

Ohne daß in der vorgerückten Stunde (es war nach 12 Uhr nachts) die Teilnehmerzahl sich wesentlich vermindert hätte, schloß Herr Barthold die Versammlung, nachdem Herr Dr. Schneider dem geäußerten Wunsche Erfüllung versprach, daß in Bälde wieder eine Betriebsverbandsversammlung stattfinden werde zur Besprechung von Fragen und Anliegen der Kleinschiffahrt.

Verjährungsfrist im Seeversicherungsrecht. Das Reichsministerium hat am 24. Mai auf Grund des § 1 des Gesetzes über eine vereinfachte Form der Gesetzgebung für die Zwecke der Uebergangswirtschaft vom 17. April 1919 mit Zustimmung des Staatenausschusses und des von der Nationalversammlung gewählten Ausschusses folgendes verordnet: Die im § 905 des Handelsgesetzbuchs bezeichneten Ansprüche, die am 1. August 1914 noch nicht verjährt waren, verjähren nicht vor dem Schlusse des Jahres 1920.

Binnenschiffahrtsversicherung und Kriegsrisiko. Das Reichsgericht, 1. Zivilsenat, hat sich in einer Entscheidung vom 15. Februar 1919 (229—18) mit Fragen der Binnenschiffsversicherung befaßt, die sich aus den Zusammenhängen des Krieges ergeben haben. Die Sache war vorher beim Oberlandesgericht Hamburg anhängig. Das „Recht", Hannover, teilt daraus unter Nr. 354 bis 356 folgendes mit. Zunächst wurde der Rechtsfall aus § 129 VVG. betrachtet und dazu ausgesprochen, daß, wenn nach dem Versicherungsschein die Aufenthaltsgefahr zu entschädigen sei, die Verzögerungsgefahr durch Krieg aber ausgeschlossen ist, so doch eine Unklarheit darüber, wo der Unfall eingetreten sei, nicht ohne weiteres zu Lasten des Versicherers gehe. Mit Recht nehme das Oberlandesgericht an, daß es darauf ankomme, ob die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2, welche im wesentlichen den durch Kriegsgefahr verursachten Verzögerungsschaden betreffen, auf den Schaden, den die Klägerin ersetzt verlangt, zutreffen. Mit Unrecht erkläre es aber weiter, daß die Ungewißheit darüber, wo und wie der Schaden entstanden sei, zu Lasten der Klägerin sei. Auf den Ort der Schadensentstehung

komme es überhaupt nicht an. Ein gewöhnlicher Transportschaden würde auch dann unter die Versicherung fallen, wenn er in dem Zufluchtshafen entstanden wäre, den der Kahn bei Ausbruch des rumänischen Krieges aufgesucht hat.

Aus § 132 VVG. kommt das Reichsgericht dann zu der weiteren Folgerung, daß das Leckwerden eines Donaukahns während mehrmonatigen Stilliegens in einem Kriegszufluchtshafen hinsichtlich der versicherten Ladung nicht unter die Freizeichnung wegen Kriegsverzögerung falle. Der Schaden stelle sich prima facie als gewöhnlicher Transportschaden dar. Eindringen von Wasser beruhe regelmäßig auf einem mangelhaften Zustand des Schiffes oder auf Unachtsamkeit der Besatzung. Beides habe an sich nichts mit dem Kriege zu tun. Nur wenn bewiesen wäre, daß es lediglich auf übermäßiger Verzögerung der Reise beruhte, wäre die Freizeichnung anwendbar. Davon könne bei der vorliegenden Verzögerung von nur wenigen Monaten keine Rede sein. Das Leckspringen eines beladenen Kahnes während eines Hafenaufenthalts von mehreren Monaten sei kein gewöhnlicher Unfall, mit dem normalerweise gerechnet werden müßte. Zuckerladungen würden z. B. überaus häufig im Herbst zur Beförderung mit der Bedingung übernommen, daß sie über Winter im Kahn lagern und erst im Frühjahr abgeliefert werden. Die Klägerin habe ihrer Beweispflicht dadurch genügt, daß die Ladung gesund auf den Weg gebracht und mit Wasserschaden angekommen sei. Beklagte habe demgegenüber lediglich dargetan, daß die Reise durch den rumänischen Krieg um mehrere Monate verzögert wurde, das genüge aber keineswegs.

Unter Auslegung von § 147 VVG. fanden die Bestimmungen des § 849 HGB. auf die Binnentransportversicherung auch ohne Einbeziehung einer Seestrecke entsprechende Anwendung. Zur Anwendung der Kriegsklausel genügt keineswegs das rein zufällige Zusammentreffen des durch den Krieg verursachten Aufenthaltes mit dem Unfalle, sondern es muß dieser unmittelbar auf dem Aufenthalte, d. h. der durch den Krieg verursachten Verzögerung und Verlängerung der Reise beruhen. Dieser Grundsatz des Seeversicherungsrechts (HGB. § 849 Abs. 1) ist unbedenklich auch auf die vorliegende Transportversicherung anzuwenden. Das Versicherungsvertragsgesetz schließt sich in dieser Materie nach Möglichkeit dem bereits in reicher Entwicklung vorgefundenen Seeversicherungsrechts mit seinen viel ausführlicheren Bestimmungen an. Daher ist es geboten, letzteres, wenn angängig, zu entsprechender Ergänzung heranzuziehen (Hager-Bruck VVG. Vorbem. 1 zu § 129). Ferner ist der im Seeversicherungsrecht geltende Grundsatz anzuwenden, daß im Zweifel nicht anzunehmen ist, daß ein eingetretener Schaden durch Kriegsgefahr verursacht sei (HGB. § 849 Abs. 2).

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. Heft 12 dieser Zeitschrift) als Mitglieder neu beigetreten:

als Körperschaft:

Deutsche Schiffskreditbank Akt.-Ges., Duisburg, Düsseldorfer Straße 16.

als Einzelmitglied:

Hofmann, Paul, Vorstand der Brinker Hafengesellschaft m. b. H. zu Hannover-Brink.

Steffen, Major in der Eisenbahnabteilung des Großen Generalstabes zu Berlin NW 23, Klopstockstraße 59.

Aus verwandten Vereinen

Am 24. Mai hielt die **Sächsisch-Bömische Dampfschiffahrts-Gesellschaft** in Dresden ihre 83. ordentliche Generalversammlung ab mit folgender Tagesordnung: 1. Vortrag des Geschäftsberichts und Rechnungsabschlusses auf das abgelaufene Geschäftsjahr. 2. Bericht des Aufsichtsrates über die Prüfung der Jahresrechnung für 1918 und Beschlußfassung über Genehmigung der Jahresrechnung und über Entlastung des Vorstandes und des Aufsichtsrates. 3. Beschlußfassung über Verteilung des Reingewinns. 4. Aufsichtsratswahl.

Wir entnehmen dem Geschäftsbericht für das Jahr 1918 folgendes:

Die Winterzeit 1917/18 brachte vorwiegend milde Witterung, so daß die Eisdecke, die sich auch in Böhmen und Sachsen auf der Elbe gebildet hatte, kurz nach Mitte Januar zum Aufbruch kam und in der Zeit vom 17. bis 19. Januar in Dresden vorübergehend stärkerer Eisgang herrschte. Mitte Februar setzte dann nochmals, allerdings unerhebliche Kälte ein; dementsprechend war die Treibeisbildung in der Zeit vom 19. bis 21. Februar nur eine leichte. Das im Monat März herrschende milde und trockene Wetter gestattete die Aufnahme der Personenfahrten am 30. März. Das auf den 31. März und 1. April fallende Osterfest konnte selbstverständlich angesichts der frühen Jahreszeit keinen großen Verkehr bringen.

Im allgemeinen kann das Wetter im Geschäftsjahr 1918 für die Personenfahrten nicht als günstig bezeichnet werden. Ebenso ließen die Wasserstandsverhältnisse sehr zu wünschen übrig; denn abgesehen von einer vorübergehenden Hochwasserwelle in der ersten Hälfte des Juli, stand das ganze Jahr unter dem Zeichen des anhaltend kleinen Wasserstandes.

Die warme Witterung in der ersten Hälfte des April hatte die Baumblüte vorzeitig herausgelockt, die durch den am 19. April einsetzenden plötzlichen Witterungsumschlag, verbunden mit starkem Schneetreiben, fast gänzlich verlorenging.

Das auf den 19. und 20. Mai fallende Pfingstfest brachte bei gutem Wetter einen erfreulich starken Verkehr auf den Dampfern der Gesellschaft.

Am 11. Mai wurde an Bord des Dampfers „Karlsbad“ in Dresden, Terrassenufer, die 82. Generalversammlung der Gesellschaft abgehalten.

Bereits in der ersten Hälfte des Juni war bedauerlicherweise der Wasserstand der Elbe so weit zurückgegangen, daß die leider unvermeidlichen, beträchtlichen Verspätungen der Personendampfer sehr unerfreuliche Störungen und teilweise Verkehrsabwanderungen brachten. Weiter erlitten verschiedene Dampfer erhebliche Beschädigungen im Boden, die zu kostspieligen Wiederherstellungen führten und schließlich die Gesellschaft zwangen, vom 9. Juni ab den Verkehr zwischen Aussig und Leitmeritz bis auf weiteres gänzlich einzustellen. Nachdem am 16. Juni der Wasserstand in Dresden auf — 223 cm, in Aussig auf — 94 cm = 9 Zoll zurückgegangen war, mußte auch der Verkehr unterhalb Aussigs bis nach Schandau, erfreulicherweise nur vorübergehend, aufgelassen werden. An diesem Sonntag, den 16. Juni, trat nachmittags Regen ein, der sich auch auf Böhmen erstreckte, und wenn auch an demselben Abend der Dresdener Pegel nur noch — 227 cm zeigte, so wurden doch am 17. Juni versuchsweise, in der Hoffnung auf Wasserzunahme, die Fahrten bis Aussig wieder aufgenommen. Der Versuch mußte aber am 18. Juni wieder aufgegeben werden, da die erhoffte Wasserzunahme nicht eintrat. Bis zum 22. Juni wurden die Fahrten nur noch zwischen Schmilka—Schandau—Dresden—Mühlberg ausgeführt. Die Wiederausdehnung der Fahrten bis nach Leitmeritz erfolgte am 23. Juni bei einem Pegelstand in Dresden von — 214 cm.

Wie bereits vorher erwähnt, machte sich in der ersten Hälfte des Monats Juli eine Hochwasserwelle bemerkbar, die aber sehr schnell vorüberging, so daß am 26. Juli der Dresdener Pegel schon wieder — 192 cm zeigte und eine wesentliche Besserung erst gegen Mitte Dezember wieder eintrat.

Im Jahre 1918 war im allgemeinen, wie bereits vorher erwähnt, die Witterung für den Personenverkehr auf dem Wasser nicht besonders günstig. Zur Hebung des Verkehrs trug der Umstand bei, daß sowohl in Sachsen wie auch in Böhmen die Ueberlastung der Eisenbahnen eine Personenabwanderung auf die Schiffe der Gesellschaft zur Folge hatte. Auch viele Bahngüter fielen der Gesellschaft zur Beförderung auf ihren Schiffen zu, wozu die Ueberlastung der Bahnen und die dadurch herbeigeführte unregelmäßige Beförderung den Hauptanlaß boten. Insbesondere wurden die Schiffe zum Einholen von Obst und Lebensmitteln aller Art reichlich benutzt, da auf diese Weise die Transporte schnell und meist unter Aufsicht der Eigentümer selbst ihren Bestimmungsorten zugeführt werden konnten.

In Rücksicht auf die anhaltende Kohlennot und den fühlbaren Personalmangel konnte die Gesellschaft nur 17 Schiffe in Betrieb setzen, also gerade die Hälfte ihres Schiffsparkes. Der Personen- wie der Frachtverkehr war bis in den Monat November hinein teilweise sehr stark, insbesondere in Böhmen. Aus Rücksicht hierauf war der Fahrplan in Böhmen um acht Tage länger bemessen worden, als es sonst die Verhältnisse auf der böhmischen Strecke zulassen, wo das plötzliche Einfallen von Nebeln und Kälte, insbesondere bei kleinem Wasser, den Verkehr der Personendampfer sehr beeinträchtigt und zur Vermeidung von Eisgefahr für die leicht gebauten Personendampfer eine Betriebseinstellung kurz nach Mitte November dringlich ratsam erscheinen läßt.

Am 26. November wurde der Verkehr in Böhmen eingestellt, sollte dagegen auf deutscher Strecke bis Ende des Jahres aufrechterhalten werden. Die ausbleibende Kohlenbelieferung zwang jedoch dazu, gleich vom 27. November ab zwecks Kohlenstreckung einige Fahrten ausfallen zu lassen. Schließlich mußten aber die Fahrten am 13. Dezember abends auf der oberhalb Dresdens und am 19. Dezember abends auf der unterhalb Dresdens gelegenen Elbstrecke gänzlich eingestellt werden. Bei offener Schiffahrt erfolgte dann die anstandslose Bergung der Betriebsmittel, die am 22. Dezember sämtlich an Ort und Stelle waren.

Es entfallen auf das Betriebsjahr 1918:

228 Betriebstage für die ganze Strecke (212 im Vorjahre),
37 Betriebstage für Teilstrecken (33 im Vorjahre).
100 Tage ruhte der Verkehr gänzlich (120 im Vorjahre).

Die bereits im letzten Geschäftsbericht erwähnte Erhöhung der Preise für Personen- und Güterbeförderung um weitere 50%, so daß also die Einhebung der Friedenspreise mit 100% Zuschlag im Jahre 1918 durchgeführt wurde, war, wie das Beispiel zeigt, unbedingt erforderlich. Die erhebliche Steigerung der Preise aller Betriebsmaterialien, insbesondere auch für Heizmaterial, sowie

die in Kraft getretene gesetzliche Abgabe für die Personenbeförderung, die die frühere Fahrkartensteuer um ein Mehrfaches übersteigt, hat diese Erhöhung gerechtfertigt. Es konnte trotz derselben das Ergebnis des Vorjahres nicht erreicht werden.

Das Jahr 1919 stellt leider die Gesellschaft vor ganz ungewöhnliche Aufgaben. Die durch die inzwischen eingetretenen außergewöhnlichen Verhältnisse bewirkten Lohn- und Gehaltserhöhungen, weiter das Emporschnellen der Preise für Heizmaterial zwingen die Gesellschaft zur nochmaligen Erhöhung ihrer Tarife um weitere 100%, so daß die Friedenspreise für Personen und Frachten mit 200% Zuschlag zur Einhebung gelangen müssen, also in dreifacher Höhe. Sollte dieser Versuch nicht von dem gewünschten und erhofften Erfolg begleitet sein, so würde an die Gesellschaft die ernsthafte Frage herantreten, über weitere entscheidende Maßnahmen wegen der Möglichkeit ihres Bestehens zu beraten und zu verhandeln bzw. bei Verneinung dieser Möglichkeit die entsprechenden Schritte unter Gehör einer außerordentlichen Generalversammlung ins Auge zu fassen.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt, Schiff- und Wasserbau

A.-G. für Hoch- und Tiefbauten, Frankfurt a. Main. Die Abschreibungen für 1918 betragen 486 741 M, der Reingewinn 241 872 M, die Dividende 7% von 3 000 000 M.

A.-G. Reederei Norden-Frisia, Norderney. Aus 47 765 M Reingewinn des Jahres 1918 (nach 28 925 M Abschreibungen) wurden auf 810 000 M Kapital 4% Dividende gezahlt.

Amme, Giesecke & Konegen A.-G., Braunschweig. Nach 608 893 M Abschreibungen verblieb für 1918 ein Reingewinn von 1 024 078 M. Die Dividende beträgt 15% von 4 000 000 M.

Bremer Schleppschiffahrtsgesellschaft, Bremen. Die Ausbesserungen und Abschreibungen für 1918 betragen 1 034 762 M, der Reingewinn 933 556 M, die Dividende 12% und 6% Bonus.

Bremer Vulkan Schiffbau- und Maschinenfabrik, Vegesack. Der Reingewinn nach 1 093 104 M Abschreibungen stellte sich für 1918 auf 1 288 361 M. Es wurden 12% Dividende auf 10 000 000 M Kapital gezahlt.

Bromberger Schleppschiffahrt A.-G., Bromberg. Die Gesellschaft weist für 1918 nach 140 135 M Abschreibungen 143 979 M Reingewinn nach. Sie zahlte auf 1 060 000 M Kapital 10% Dividende.

Badische A.-G. für Rheinschiffahrt und Seetransport, Mannheim. Der Reingewinn für 1918 nach 412 602 M Abschreibungen stellt sich auf 332 764 M.

Bayerisches Schiffahrts-Kontor Alfred Altschüler & Co., G. m. b. H., Würzburg. Max Piroth in Frankfurt a. M. ist zum weiteren Geschäftsführer bestellt.

Bugsier-, Reederei- und Bergungs-A.-G., Hamburg. Nach 896 492 M Abschreibungen wurden für 1918 auf 2 000 000 M alte Aktien 26 % und auf 4 000 000 M neue Aktien für ½ Jahr entsprechende Dividende gezahlt.

Courier-Compagnie G. m. b. H., Harburg. Für Jürgen Kahl ist August Weber zum stellvertretenden Geschäftsführer bestellt.

Daimler-Motoren-Gesellschaft, Stuttgart-Untertürkheim. Die Prokura des H. C. F. Staib in Berlin-Marienfelde ist erloschen.

Daimler-Motoren-Gesellschaft, Stuttgart-Untertürkheim. Der Reingewinn des Jahres 1918 stellte sich auf 3 503 220 M. Die Dividende beträgt 6 %.

Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg. Nach 1 923 280 M Abschreibungen wurde für 1918 ein Reingewinn von 2 064 215 M nachgewiesen. Die Dividende beträgt 10 % von 15 000 000 M.

Deutsche Schiffs-Feuerlösch-Gesellschaft m. b. H., Bremen. Am 28. Mai wurde die Auflösung beschlossen. Liquidator ist Wilhelm Bohnforst.

Wilhelm Gramens & Co., Eisenbahn-, Hafen- und Canal-Bau G. m. b. H., Berlin. Kaufmann Otto Kühne ist nicht mehr Geschäftsführer.

Dyckerhoff & Widmann A.-G., Biebrich. In Breslau wurde eine Zweigniederlassung errichtet.

Elsflether Werft A.-G., Elsfleth. Für 1918 ergab sich nach 43 911 M Abschreibungen ein Reingewinn von 1242 M.

Habemann & Guckes A.-G., Kiel. Die Abschreibungen für 1918 betragen 512 770 M. Der Reingewinn 305 225 M, die Dividende 6 % von 3 000 000 M.

Grün & Bilfinger A.-G., Mannheim. Die Gesellschaft nahm für 1918 843 069 M Abschreibungen vor und verzeichnete 706 302 M Reingewinn, aus dem sie auf 4 000 000 M Kapital 8 % Dividende zahlte.

Hamburger Elbe-Schiffswerft A.-G., Hamburg. Für 1918 wurden 96 579 M Abschreibungen vorgenommen, es ergab sich ein Verlust von 61 523 M.

Wilhelm Hill, Reederei und Kohlengroßhandlung, Duisburg-Ruhrort. Inhaber ist Wilhelm Hill.

Philipp Holzmann A.-G., Frankfurt (Main). Die Prokura des Robert Schneider ist erloschen.

Philipp Holzmann A.-G., Frankfurt (Main). An Otto Richter, Wilhelm Kiefer und Christian Ahrens ist Gesamtprokura erteilt.

Howaldtswerke, Kiel. An Gustav Siegmund ist Prokura erteilt.

J. F. Knarr & Sohn, Spandau. Die Firma ist erloschen.

Julius Krümling, Magdeburg. An Hans Siebert ist Prokura erteilt.

Naglo-Werft Fritz Naglo, Königswusterhausen. Der Sitz der Firma ist nach Gatow (Havel) verlegt.

Oberweser Privatschiffer-Vereinigung G. m. b. H., Minden. Der Geschäftsführer Oskar Wrede ist am 31. März ausgeschieden.

Schiffahrtsbetrieb und Schiffahrtsverkehr

Schiffs- und Schiffsgüter-Verkehr im Hafen zu Landsberg a. d. W.

Der Verkehr im Monat März 1919 betrug:

A. zu Berg:

	I. Dampfschiffe a) Personenboote	b) Güterboote	c) Schleppboote	II. Segelschiffe (Schleppkähne)	III. Auf Dampf- u. Segelschiff beförderte Gütermeng. in t	IV. Flöße Zahl	t
Angekommen . . .	—	—	5	9	2173	—	—
Abgegangen . . .	—	—	—	—	—	—	—
Zus. im Mon. März 1919	—	—	5	9	2173	—	—
Zus. im Mon. März 1918	—	—	3	6	1035	—	—
Mithin 1919 gegen 1918 mehr	—	—	2	3	1138	—	—
Mithin 1919 gegen 1918 weniger	—	—	—	—	—	—	—

B. zu Tal:

	I. Dampfschiffe a) Personenboote	b) Güter boote	c) Schleppboote	II. Segelschiffe (Schleppkähne)	III. Auf Dampf- u. Segelschiff beförderte Gütermeng. in t	IV. Flösse Zahl	t
Angekommen . . .	—	—	—	—	—	—	—
Abgegangen . . .	—	—	—	9	1479	—	—
Zus. im Mon. März 1919	—	—	—	9	1479	—	—
Zus. im Mon. März 1918	—	—	—	11	1052	—	—
Mithin 1919 gegen 1918 mehr	—	—	—	—	427	—	—
Mithin 1919 gegen 1918 weniger	—	—	—	2	—	—	—

C. Gesamt-Verkehr (zu Berg und Tal):

	I. Zahl der Schiffe überhaupt	II. Zahl der Flöße	III. Beförderte Gütermengen (auf Schiffen und Flößen) in t
Angekommen	14	—	2173
Abgegangen	9	—	1479
Zus. im Monat März 1919	23	—	3652
Zus. im Monat März 1918	20	3	2087
Mithin 1919 gegen 1918 mehr	3	—	1565
Mithin 1919 gegen 1918 weniger	—	3	—

Schiffs- und Schiffsgüter-Verkehr im Hafen zu Posen.

Der Verkehr vom 1. Januar bis 31. März 1919 betrug

A. zu Berg:

	I. Dampfschiffe a) Personenboote	b) Güterboote	c) Schleppboote	II. Segelschiffe (Schleppkähne)	III. Auf Dampf- u. Segelschiff. beförderte Gütermeng. t	IV. Flöße Zahl	t
Angekommen . . .	—	—	—	3	423	—	—
Abgegangen . . .	—	—	—	—	—	—	—
Zus. im 1. Viertelj. 1919	—	—	—	3	423	—	—
Zus. im 1. Viertelj. 1918	—	1	7	11	705	—	—
Mithin 1919 gegen 1918 mehr	—	—	—	—	—	—	—
Mithin 1919 gegen 1918 weniger	—	1	7	8	282	—	—

B. zu Tal:

	I. Dampfschiffe a) Personenboote	b) Güterboote	c) Schlepp-boote	II. Segelschiffe (Schleppkähne)	III. Auf Dampf- u. Segelschiff. beförderte Gütermeng. t	IV. Flöße Zahl	t
Angekommen	—	—	—	—	—	—	—
Abgegangen	—	—	—	2	183	—	—
Zus. im 1. Viertelj. 1919	—	—	—	2	183	—	—
Zus. im 1. Viertelj. 1918	—	1	7	24	5740	—	—
Mithin 1919 mehr	—	—	—	—	—	—	—
gegen 1918 weniger	—	1	7	22	5557	—	—

C. Gesamt-Verkehr (zu Berg und Tal):

	I. Zahl der Schiffe überhaupt	II. Zahl der Flöße	III. Beförderte Gütermengen (auf Schiffen und Flößen) t
Angekommen	3	—	423
Abgegangen	2	—	183
Zus. im 1. Viertelj. 1919	5	—	606
Dagegen im 1. Viertelj. 1918	51	—	6 445
Mithin 1919 mehr	—	—	—
gegen 1918 weniger	46	—	5 839

Bemerkungen (über Wasserstände und sonstige Gründe für die Gestaltung des Verkehrs, über die Frachtlage usw. im Berichtsmonat): Der Wasserstand war mittelmässig. Der Verkehr ist der politischen Verhältnisse wegen eingestellt.

Schiffs- und Schiffsgüter-Verkehr im Hafen zu Lauenburg an der Elbe.

Der Verkehr im 1. Vierteljahr 1919 betrug:

A. zu Berg:

	I. Dampfschiffe a) Personenboote	b) Güterboote	c) Schleppboote	II. Segelschiffe (Schleppkähne)	III. Auf Dampf- u. Segelschiff. beförderte Gütermeng. t	IV. Flöße Zahl	t
Angekommen	—	—	—	2	3	—	—
Abgegangen	—	4	—	6	55	—	—
Zus. im I. Viertelj. 1919	—	4	—	8	58	—	—
Zus. im I. Viertelj. 1918	—	5	—	2	74	—	—
Mithin 1919 mehr	—	—	—	6	—	—	—
gegen 1918 weniger	—	1	—	—	16	—	—

B. zu Tal:

	I. Dampfschiffe a) Personenboote	b) Güterboote	c) Schleppboote	II. Segelschiffe (Schleppkähne)	III. Auf Dampf- u. Segelschiff. beförderte Güterm ng. t	IV. Flöße Zahl	t
Angekommen	—	2	—	7	455	—	—
Abgegangen	—	—	—	6	14	—	—
Zus. im I. Viertelj. 1919	—	2	—	13	469	—	—
Zus. im I. Viertelj. 1918	—	3	—	15	423	—	—
Mithin 1919 mehr	—	—	—	—	46	—	—
gegen 1918 weniger	—	1	—	2	—	—	—

C. Gesamt-Verkehr (zu Berg und zu Tal):

	I. Zahl der Schiffe überhaupt	II. Zahl der Flöße	III. Beförderte Gütermengen (auf Schiffen und Flößen) t
Angekommen	11	—	458
Abgegangen	16	—	69
Zus. im I. Vierteljahr 1919	27	—	527
Dageg. i. I. Vierteljahr 1918	25	—	497
Mithin 1919 mehr	2	—	30
gegen 1918 weniger	—	—	—

Schiffs- und Güterverkehr in den Duisburg-Ruhrorter Häfen im Monat Februar 1919.

		Dampfschiffe Zahl	Ladung t	Schleppkähne und Segelschiffe Zahl	Ladung t	Zusammen Schiffe	Ladung t
Zufuhr	zu Berg	106	9	67	3 763	173	3 772
	zu Tal	314	1 301	463	36 378	777	37 679
	vom Rhein-Herne-Kanal	1	—	42	11424	43	11 424
Abfuhr	zu Berg	287	1 664	424	257 753	711	259 417
	zu Tal	139	457	65	23 638	204	24 095
	nach dem Rhein-Herne-Kanal	—	—	70	1 118	70	1 118
Gesamtverkehr		847	3 431	1 131	334 074	1 978	337 505
Im Februar 1918		816	10 536	2 517	854 033	3 333	564 569
Daher im Februar 1919 mehr		31	—	—	—	—	—
weniger		—	7 105	1 386	519 959	1 355	527 064
Vom 1. Januar bis einschließlich Febr. 1919		1 718	8 488	2 436	801 362	4 154	809 850
Vom 1. Januar bis einschließlich Febr. 1818		1 924	18 991	3 845	1 299 887	5 769	1 318 878
Daher in 1919 mehr		—	—	—	—	—	—
weniger		206	10 503	1 409	498 525	1 615	509 028

Bemerkungen: Von den auf dem Rhein angefahrenen 41 451 t Gütermengen wurden 39 618 t in den Häfen gelöscht, 1 833 t in Rheinschiffe und — t in Kanalschiffe überschlagen. — Von den auf dem Rhein-Herne-Kanal angefahrenen 11 424 t Gütermengen, wurden 10 017 t in den Häfen gelöscht und 1 407 t in Rheinschiffe überschlagen.

Schiffs- und Güterverkehr in den Duisburg-Ruhrorter Häfen im Monat März 1919.

		Dampfschiffe Zahl	Ladung t	Schleppkähne und Segelschiffe Zahl	Ladung t	Zusammen Schiffe	Ladung t
Zufuhr	zu Berg	124	1393	99	2381	223	3774
	zu Tal	408	1258	527	48340	935	49598
	vom Rhein-Herne-Kanal	5	447	77	26860	82	27307
Abfuhr	zu Berg	328	3667	489	381869	817	385536
	zu Tal	184	390	111	50545	295	50935
	nach dem Rhein-Herne-Kanal	3	—	84	888	87	888
Gesamtverkehr		1052	7155	1387	510883	2439	518038
Im März 1918		15 2	14636	2915	871790	4427	886426
Daher im März 1919 mehr		—	—	—	—	—	—
Daher im März 1919 weniger		460	7481	1528	360907	1988	368388
Vom 1. Januar bis einschließlich März 1919		2770	15643	3823	1312245	6593	1327888
Vom 1. Januar bis einschließlich März 1918		3436	33627	6760	2171677	10196	2205304
Daher in 1919 mehr		—	—	—	—	—	—
Daher in 1919 weniger		666	17984	2937	859432	3603	877416

Bemerkungen: Von den auf dem Rhein angefahrenen 53372 t Gütermengen wurden 52454 t in den Häfen gelöscht, 918 t in Rheinschiffen und — t in Kanalschiffe überschlagen. — Von den auf dem Rhein-Herne-Kanal angefahrenen 27307 t Gütermengen, wurden 21296 t in den Häfen gelöscht und 6011 t in Rheinschiffe überschlagen.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 3. K. 64 208. **Schiffsaußenwand aus Beton oder Eisenbeton.** A. Heinrich Friedrich Kaske, Berlin-Wilmersdorf, Augustastraße 63. 29. 5. 17.

Klasse 65a, 26. V. 13 695. **Einrichtung zum elektrischen Niederschlagen von Rauch bei Schiffen.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin Akt.-Ges., Hamburg. 30. 12. 16.

Klasse 65a, 11. D. 34 332. **Vorrichtung zum Bewässern und Entwässern von Schiffen mittels Druckluft, bei der durch einen Schwimmer gesteuerte Luftregelventile angeordnet sind.** Deutsche Sanitätswerke G. m. b. H., Frankfurt a. M. 22. 3. 18.

Klasse 65a, 28. M. 63 334. **Einrichtung zum Verhindern des Abdrängens eines Beiboots vom Schiffskörper.** Magnet-Werk G. m. b. H., Eisenach. 8. 6. 18.

Klasse 65a, 3. Sch. 52 937. **Hohle Eisenbetonschiffswand.** Wilhelm Schütz, Düsseldorf, Schloßstraße 19. 22. 4. 18.

Klasse 65a, 54. H. 57 771. **Befestigung der Schlepptrosse bei Schiffen.** Hermann Homann, Bremen, St.-Magnus-Straße 76. 23. 12. 18.

Klasse 65a, 80. Z. 10 211. **Einrichtung zur Verstetigung der Bewegung von Wasser- oder Luftfahrzeugen mit Hilfe von Kreiseln.** Dr.-Ing. Max Richard Zimmermann, Dresden-Blasewitz, Johannstraße 28. 17. 11. 17.

Klasse 65b, 3. W. 49 875. **Ponton zum Heben gesunkener Gegenstände.** M. Wiig, Berlin-Wilmersdorf, Wittelsbacherstraße 25. 10. 10. 17.

Klasse 65b, 2. B. 87 268. **Dockanlage.** Fa. Hans Biehn, Budapest; Vertr.: Otto Wolff, Hugo Dummer und Dipl.-Ing. Richard Ifferte, Patentanwälte, Dresden. 5. 9. 18. Ungarn 21. 8. 18.

Klasse 65d, 9. B. 82 030. **Schleppmine.** Otto Berghoff, Berlin, Dragonerstraße 23. 17. 7. 16.

Klasse 65d, 9. H. 67 181. **Selbsttätiger Tiefenregler für freischwimmende Seeminen.** Iwer Hansen, Kiel, Holtenauer Straße 145. 23. 7. 14.

Klasse 65d, 9. H. 68 760. **Kettenmine.** Martin Hoffmann, Mainz, Schillerstraße 48. 29. 7. 15.

Klasse 65d, H. 70 974. **Kettenmine;** Zus. z. Anm. H. 68 760. Martin Hoffmann, Mainz, Schillerstraße 48. 10. 4. 16.

Klasse 65d, 9. O. 9713. **Minenräumerabwehrvorrichtung.** Walter Oswald, Wilhelmshaven, Roonstraße 113. 6. 5. 16.

Klasse 65d, 9. P. 35 081. **Zünder für Minen;** Zus. z. Anm. P. 35 081. Fa. Wilhelm Poppe, Kiel. 6. 10. 16.

Klasse 65d, 9. P. 37 556. **Minenschneidegreifer mit Pulvergasschere und Freilaufeinrichtung.** Maschinen- und Armaturenfabrik Wilhelm Poppe, Kiel. 17. 3. 19.

Klasse 65d, 4. W. 45 085. **Stoßzünder für selbstfahrende Torpedos.** Zus. z. Pat. 235 650. Whitehead & Co. Akt.-Ges., Fiume (Ungarn); Vertr.: Otto Siedentopf, Patentanwalt, Berlin SW 61. 11. 5. 14. Frankreich 7. 4. 14.

Klasse 65d, 9. N. 16 453. **Feststellung der Ankerseiltrommel.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 23. 4. 14.

Klasse 65d, 9. S. 49 560. **Minenankertauschere.** Sprengstoff-Akt.-Ges. Carbonit, Hamburg. 4. 2. 19.

Klases 65d, 9. S. 43 844. **Tiefeneinstell- und Feststellvorrichtung für Unterseeminen.** Sprengstoff-Akt.-Ges. Carbonit, Hamburg. 30. 4. 15.

Klasse 65d, 9. B. 74 569. **Lösevorrichtung von Seeminen von ihrem Anker.** Bohn & Kähler, Kiel. 5. 11. 13.

Klasse 65d, 9. T. 20 148. **Mine.** Albert Timm, Kassel, Wittlichstraße 1½. 7. 12. 14.

Klasse 84a, 6. S. 45 238. **Selbsttätiger Rechenreiniger mit zeitweise heb- und senkbarem Putzkamm für Wasserkraftanlagen.** Josef Spörck, St. Veit a. d. Glan; Vertr.: Apitz und Reinhold, Patentanwälte, Berlin SW 11. 29. 4. 16. Oesterreich 6. 3. 15.

Klasse 84b, 1. S. 39 027. **Schiffshebewerk mit senkrecht bewegtem Trog;** Zus. z. Pat. 297 032. Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Siemensstadt b. Berlin. 10. 5. 13.

Klasse 84c, 4. S. 47 980. **Mehrteiliger Rammbär.** Siegmund Sachsel, Wien; Vertr.: A. Trautmann und H. Kleinschmidt, Patentanwälte, Berlin SW 11. 12. 3. 18.

B. Zurücknahme von Anmeldungen.

Klasse 65a. N. 17 332. **Takelage für Sportboote.** 2. 12. 18. Das Datum bedeutet den Tag der Bekanntmachung der Anmeldung im „Reichsanzeiger". Die Wirkungen des einstweiligen Schutzes gelten als nicht eingetreten.

C. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 4. 301 788 „K". **Prüfungsdock mit Druckzylinder zum Prüfen von Unterseebooten.** Philipp v. Klitzing, Hamburg, Alsterdamm 17. 9. 1. 16. K. 61 648.

Klasse 65a, 4. 309 464 „K". **Munitionsaufzug für Tauchschiffe.** Akt.-Ges. „Weser", Bremen. 12. 2. 18. A. 30 178.

Klasse 65a, 4. 313 934. **Vorrichtung zum Heben und Senken von klappbaren Masten, insbesondere auf Unterseebooten.** Fried. Krupp Akt.-Ges., Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 19. 4. 18. K. 66 069.

Klasse 65a, 4. 313 954. **Tauchbootkörper.** Dr.-Ing. Max Tillmann, Hamburg, Petkumstraße 2. 15. 8. 18. T. 22 195.

Klasse 65a, 4. 314 026. **Schiffslenzeinrichtung mit den in den Boden der wasserdichten Räume eingelassenen Sammelbehältern.** Akt.-Ges. „Weser", Bremen. 27. 6. 18. A. 30 696.

Klasse 65a, 22. 313 887. **Bodenventil.** Fa. Rud. Otto Meyer, Hamburg, Pappelallee 23/25. 14. 12. 17. J. 18 502.

Klasse 65a, 47. 313 935. **Schweberuder für Schiffe.** Fried. Krupp Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 18. 7. 14. K. 59 539.

Klasse 65a. 4. 303 228 „K". **Unterseebootprüfungszylinder;** Philipp v. Klitzing, Hamburg, Alsterdamm 17. 12. 12. 16. K. 63 447.

Klasse 65a, 4. 303 228 „K". **Unterseebootprüfungszylinder;** Zus. z. Pat. 302 427. Philipp v. Klitzing, Hamburg, Alsterdamm 17. 22. 12. 16. K. 63 470.

Klasse 65a, 4. 303 229 „K". **Unterseeboote mit doppelten Wandungen.** Philipp v. Klitzing, Hamburg, Alsterdamm 17. 1. 5. 17. K. 64 063.

Klasse 65a, 4. 314 280. **Flut- und Lenzeinrichtung für offene Tauchtanks auf Tauchbooten.** Wilhelm Röhnke, Mönkeberg b. Kiel. 13. 8. 18. B. 87 088.

Klasse 65a, 42. 299 155 „K". **Empfängerringwiderstand zur Steuerung mit Stellhemmung für elektrische Rudermaschinen.** Ferdinand Grabe, Oliva, Kaisersteg 18. 10. 1. 17. G. 44 736.

Klasse 65a, 71. 314 281. **Vorrichtung zum Uebernehmen von Schiffbrüchigen in Rettungsboote.** Otto Schumacher, Hamburg, Sandweg 21. 8. 10. 15. Sch. 49 134.

Klasse 65a, 3. 308 406 „K". **Querspantausbildung für Schiffe.** Karl Pillepich, Stettin, Paradeplatz 9. 21. 2. 18. P. 36 485.

Klasse 65d, 9. 298 562 „K". **Seemine mit länglichem, insbesondere fischähnlichem Minengefäß, bei der das Ankerseil vor der Mitte der Mine angreift.** Sprengstoff-Akt.-Ges. Carbonit, Hamburg. 23. 10. 13. P. 31 727.

Klasse 65d, 9. 299 083 „K". **Vorrichtung zum Zerstören von Torpedoschutznetzen.** Berliner Maschinenbau-Akt.-Ges. vorm. L. Schwartzkopff, Berlin. 3. 3. 14. B. 76 175.

Klasse 65d, 9. 300 064 „K". **Einstellvorrichtung für den Tiefensteller einer Mine.** Maschinenfabrik Grevenbroich, vorm. Langen & Hundhausen, Grevenbroich (Niederrhein). 9. 2. 15. M. 57 617.

Klasse 65d, 9. 300 736 „K". **Tiefenapparat für Seeminen.** Sprengstoff-Akt.-Ges. Carbonit, Hamburg. 12. 6. 15. S. 44 006.

Klasse 65d, 9. 305 199 „K". **Sicherungsvorrichtung für die Zündeinrichtung von Seeminen.** Bohn & Kähler, Kiel. 29. 6. 12. B. 67 944.

Klasse 65f, 6. 314 095. **Schraubenschiffsantrieb, insbesondere für Flußschiffe, mit einem die Antriebsschraube tragenden, in der Höhe verstellbaren Schwimmer.** Hermann Koerk, Misdroy, Dünenstraße 4. 24. 6. 17. K. 64 340.

Klasse 65d, 9. 298 559 „K". **Seemine.** Sprengstoff-Akt.-Ges. Carbonit, Hamburg. 7. 5. 16. S. 45 263.

Klasse 65d, 9. 299 078 „K". **Auf Zeit einstellbare Vorrichtung zum selbstätigen Versenken von Seeminen.** Julius Pintsch, Aktiengesellschaft, Berlin. 10. 7. 15. P. 34 093.

Klasse 65d, 9. 299 079 „K". **Vorrichtung zum Aufschwimmenlassen von Minen.** Julius Pintsch, Aktiengesellschaft, Berlin, und Oberschlesische Aktiengesellschaft für Fabrikation von Lignose, Schießwollfabrik für Armee und Marine, Kruppamühle (O.-Schl.) 17. 6. 14. P. 33 153.

Klasse 65d, 9. 299 081 „K". **Versenker oder Entschärfer für Seeminen.** Julius Pintsch, Aktiengesellschaft, Berlin, und Oberschlesische Aktiengesellschaft für Fabrikation von Lignose, Schießwollfabrik für Armee und Marine, Kruppamühle (O.-Schl.) 17. 6. 14. P. 33 155.

Klasse 65d, 9. 299 082 „K". **Tiefeneinstellvorrichtung für Seeminen.** Julius Pintsch, Aktiengesellschaft, Berlin, und Oberschlesische Aktiengesellschaft für Fabrikation von Lignose, Schießwollfabrik für Armee und Marine, Kruppamühle (O.-Schl.) 17. 6. 14. P. 33 156.

Klasse 65d, 9. 299 034 „K". **Lotmine mit Verblockung der Ankertautrommel.** Julius Pintsch, Aktiengesellschaft, Berlin, und Oberschlesische Aktiengesellschaft für Fabrikation von Lignose, Schießwollfabrik für Armee und Marine, Kruppamühle (O.-Schl.) 4. 2. 15. P. 33 758.

Klasse 65d, 9. 302 506 „K". **Vorrichtung zum Schärfen und Entschärfen von Seeminen.** Julius Pintsch, Aktiengesellschaft, Berlin, und Oberschlesische Aktien-

gesellschaft für Fabrikation von Lignose, Schießwollfabrik für Armee und Marine, Kruppamühle (O.-Schl.) 17. 6. 14. P. 33 152.

Klasse 65b, 3. 314 229. **Vorrichtung zum Heben von untergegangenen Schiffen.** George Giem, Palmer Lake, El Paso County, Colorado, U. S. A.; Vertr.: C. v. Ossowski, Patentanwalt, Berlin W 9. 12. 12. 15. G. 43 493.

Klasse 65d, 5. 299 688 „K". **Einrichtung zur Verhütung zu hoher Temperaturen im Verbrennungsraum von Verbrennungskraftmaschinen für Unterseeboote und Torpedos.** Adolf Pfoser, Achern (Baden). 1. 11. 14. P. 33 545.

Klasse 65d, 9. 299 146 „K". **Selbsttätig wirkende Tiefeneinstellvorrichtung für von einem Unterseeboot unter Wasser abzuwerfende Seeminen mit Anker.** Maschinenfabrik Grevenbroich, vormals Langen & Hundhausen, Grevenbroich (Niederrhein). 3. 3. 14. M. 55 339.

Klasse 65d, 9. 307 734 „K". **Feststellvorrichtung für das Ankerseil aufsteigender Seeminen.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 9. 12. 16. N. 16 851.

Klasse 65d, 9. 314 245. **Vorrichtung zum Zerschneiden von Minenankerseilen mittels Kurzschlußstroms.** Otto Kröger, Kiel, Holtenauer Straße 4. 26. 3. 18. K. 65 864.

Klasse 84b, 1. 314 112. **Aufhängung der Schifftröge von Schiffhebewerken.** August Umlauf, Mauer b. Wien; Vertr.: A. du Bois-Reymond, M. Wagner und G. Lemke, Berlin SW 11. 22. 12. 17. U. 6388. Oesterreich 29. 12. 16.

Klasse 84c, 2. 314 078. **Verfahren zum Herstellen von Ortpfählen aus Beton in einem Vortreibrohr.** Ernst Lorenz, Berlin, Potsdamer Straße 106. 22. 2. 18. L. 46 206.

Klasse 84c, 4. 314 079. **Lenkvorrichtung für fahrbare Rammen.** Friedrich Dietsch, Zethlingen b. Badel, Kreis Salzwedel, (Provinz Sachsen). 30. 5. 17. D. 33 475.

Klasse 84d, 2. 313 955. **Fahrbarer Bagger**; Zus. z. Pat. 301 610. Friedrich Els, Spandau, Pichelsdorfer Straße 117a. 29. 3. 17. C. 22 260.

Klasse 84d, 2. 313 985. **Baggerschaufelzahn.** Franz Zinner, Brüx (Böhmen); Vertr.: F. Schwenterley, Patentanwalt, Berlin SW 11. 7. 5. 18. Z. 10 416. Oesterreich 23. 4. 18.

D. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:

Klasse 65a. 252 346.

Klasse 84c. 293 758.

E. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 704 241. **Einrichtung zum Abbringen der Boote vom Bootshafen in eine Sammelhalle.** Ernst Neumann, Berlin, Münchener Straße 49. 5. 4. 19. N. 17 196.

Klasse 65a. 704 503. **Rettungsanzug.** Joseph Havé, Zoppot, und Fritz Brandt, Pelplin. 9. 4. 19. H. 78 536.

Klasse 65c. 704 720. **Vorrichtung gegen zu tiefes Einsinken eines Stakens in Moorboden beim Fortbewegen von Fahrzeugen auf dem Wasser.** Hans Wandel, Dessau, Friederikenplatz 57. 10. 3. 19. W. 51 716.

Klasse 65d. 703 872. **Zündschnursicherung für Wurfminen.** Mauser-Waffenfabrik Ossendorf G. m. b. H., Köln-Ehrenfeld. 9. 11. 14. M. 52 543.

Klasse 65d. 703 874. **Verschlußstück für Minenwerfer.** Mauser-Waffenfabrik Ossendorf G. m. b. H., Köln-Ehrenfeld. 8. 1. 15. M. 52 884.

Klasse 65d. 703 875. **Lagerung und Befestigung von Pendelquadranten für Minenwerfer.** Mauser-Waffenfabrik Ossendorf G. m. b. H., Köln-Ehrenfeld. 14. 1. 15. M. 52 921.

Klasse 84d. 703 537. **Aufsatz für Aschen- oder Mülleimer.** Fritz Garbe, Essen, Moorenstraße 15. 1. 4. 19. G. 43 308.

Verlängerung der Schutzfrist:

Klasse 65a. 649 611. **Schiffsanker.** Andreas Maaß, Hamburg, Tornquiststraße 68. 24. 5. 16. M. 55 321. 5. 5. 19.

Klasse 65c. 665 360. **Bootskörper usw.** Anthony H. G. Fokker, Schwerin i. M., Schelfstraße 25. 13. 5. 16. F. 34 062. 3. 5. 19.

„Kleine Anzeigen" (s. S. 214) werden durch diese Zeitschrift mit gutem Erfolg veröffentlicht.

Bücherbesprechungen

Die Deutsche Maschinenfabrik A.-G. Duisburg versendet ihr Werk **„Die Werft“** betitelt. Ausgestattet mit zahlreichen ausgezeichneten Abbildungen behandelt dasselbe: 1. Werkstatt und Lagerplatz, 2. Die Helling, 3. Ausrüstungskai und 4. Dockbetrieb und Verkehrsmittel.

Es ist eine kurz gefaßte, aber übersichtliche Zusammenstellung der hier in Betracht kommenden Einrichtungen und erleichtert den Schiffbauern ihr diesbezügliches Arbeiten. Das Werk enthält die gesamten Erzeugnisse für die Schiffbau-Industrie und ist infolgedessen eine fast erschöpfende Zusammenstellung aller in Frage kommenden Bedürfnisse. R.

Technischer Index (Jahrbuch der technischen Zeitschriften, Buch- und Broschüren-Literatur). Auskunft über Veröffentlichungen in der technischen Fachpresse und auf dem technischen Büchermarkte nach Sachgebieten, verbunden mit dem Technischen Zeitschriftenführer. Ausgabe 1918 (5. Jahrgang). Von Heinrich Rieser. Berlin W 62 und Wien I. Verlag für Fachliteratur Ges. m. b. H. (Preis 8 M).

In der heutigen Zeit, die von jedem einzelnen die Einsetzung der ganzen Kraft zur eigenen Behauptung verlangt, muß insbesondere der im technischen Leben Tätige in seinem Fache auf der Höhe der Zeit bleiben, um im bestehenden scharfen Wettbewerb der Kräfte nicht abgedrängt zu werden. Zur fachlichen Weiterbildung und laufenden Unterrichtung über die Vorgänge in Technik und Wirtschaft ist für den Praktiker die stete Verfolgung der Veröffentlichungen in der Fachpresse und in einschlägigen Werken unerläßlich. Das Durchforschen der zahllosen Fachblätter und Kataloge nach wissenswerten Veröffentlichungen verursacht indessen andauernd einen fühlbaren Aufwand an Mühe und Zeit. Diese Energien können nun heute durch den Gebrauch des „Technischen Index“ wohl wesentlich gespart werden, weil in demselben das in den verschiedensten Fachzeitschriften und in Werken verstreut enthaltene Gedanken-, Tatsachen- und Erfahrungsmaterial zusammengefaßt nachgewiesen erscheint.

Aus dem vorliegenden 5. Jahrgang dieses bekannten Nachschlagewerkes läßt sich wieder in gewohnter Weise leicht und bequem ein Ueberblick darüber gewinnen, in welcher Richtung sich die Fortschritte der Technik und Wirtschaft auf den einzelnen Fachgebieten seit der vorhergegangenen Ausgabe bewegt haben. Da über diese Fragen heute insbesondere jener Teil der Fachwelt Auskunft begehrt, der während des Krieges nicht die Zeit oder Möglichkeit hatte, den zwischenweiligen Entwicklungsgang der Technik zu verfolgen, erfüllt der „Technische Index“ zugleich auch eine Forderung der jüngsten Zeit.

Dort, wo aus irgendeiner Veranlassung die Einsichtnahme in eine bestimmte Gruppe technischer Literatur dringend benötigt wird, sei es anläßlich der Ausarbeitung von Projekten oder zur Erlangung von Erfahrungsmaterial über neuere Bauausführungen und Betriebsanlagen, sei es zur Gewinnung von Unterlagen für eigene Veröffentlichungen, wird der Riesersche „Technische Index“ unzweifelhaft rasch und zuverlässig den Weg zur Quelle weisen können. Deshalb sollte dieser wichtige und zugleich billige Behelf in allen technischen und technisch-industriellen Kreisen im steten Gebrauche stehen. Für die Einrichtung von technischen Bureaus, so von Konstruktionsstuben der Großgewerbebetriebe, Baubehörden und der sonstigen technischen Aemter und Anstalten sowie für den Wissenschafts- und Bibliotheksbetrieb muß er wohl als ein Erfordernis gelten. R.

Schiffbau-Ingenieur.

Zur Errichtung einer Schiffbauwerft in Süddeutschl., linksrheinisch, wird tüchtiger Ingenieur zur Leitung der Erbauung, Einrichtung und Betriebsleitung

gesucht.

Nur solche Herren wollen sich melden, welche den Eisenschiff- und Schiffsmaschinenbau vollständig beherrschen.

Offerten unter F.S.P. 276 an Rudolf Mosse, Frankfurt a. Main.

Dampferführer

für meinen neu reparierten Schleppdampfer, der Anfang Juli seinen Schleppbetrieb zwischen Berlin — Stettin — Odergewässer aufnimmt, gesucht. Es wollen sich nur zuverlässige, gut empfohlene Schiffsführer melden. Bewerbungen mit Zeugnisabschriften und Gehaltsansprüchen unter Angabe des frühesten Eintrittstermins erbeten an

Adolf Sommerfeld
Berlin W 9, Schellingstr. 5.

Ich habe mich als

Rechtsanwalt

in Berlin, Potsdamer Str. 125, niedergelassen.

Dr. jur. Ernst Eckstein.

Wolfsche oder Zeise-Schraube

750–800 mm, zu kaufen gesucht.

Gust. Rösener, Dresden-A.
Schiffahrtsabteilung, Maxstrasse.

Zwei kleine Schleppdampfer

25 bis 35 PS, 0,80 m Tiefgang, unter günstigen Zahlungsbedingungen **zu verkaufen.**

„Hansa"
Friedrichsthal b. Oranienburg.

Schiffshypotheken

(Bank- und Privatgelder) leiht aus,

An- und Verkauf von Kähnen

vermittelt

CARL BOCK, Magdeburg
Fürstenufer 3. :: Telephon: Nr. 1439.

W. Kaebelmann, Schiffsmakler

Berlin S 14, Neukölln am Wasser 23, a. d. Fischkasten. Fernr. Zentrum 4519.

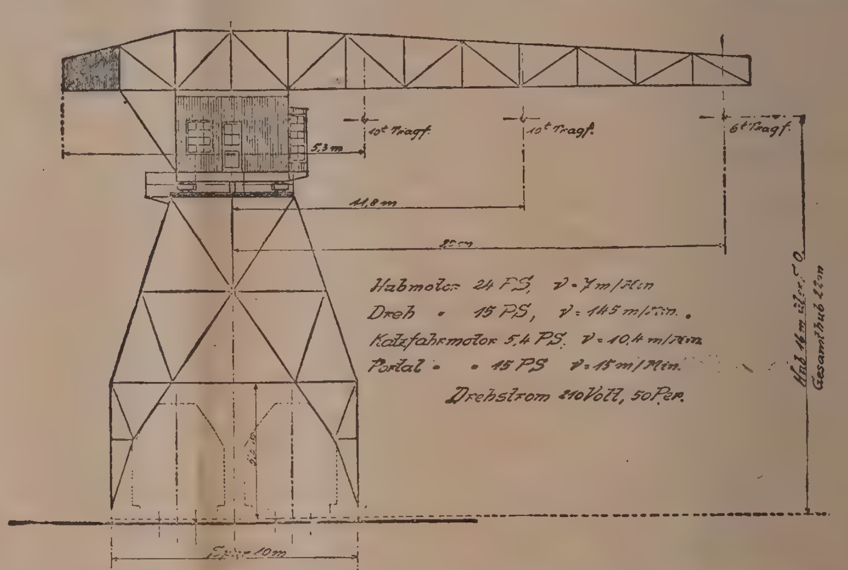
Schiffahrtsverladungsgeschäft

Vermittlung von Dampfern und Kähnen in jeder Grösse.

Wichtig für Schiffswerften!

Zwei neue Vollportaldrehkrane

nach untenstehender Skizze, nahezu fertiggestellt, Aenderungen an der Eisenkonstruktion noch möglich, **sofort zu verkaufen.**



Carl Flohr, Maschinenfabrik, Berlin N.

Speditionsgeschäft an der Weser

sucht

für die Leitung der Flussschiffahrt zuverlässigen und umsichtigen, kaufmännisch durchgebildeten

Disponenten.

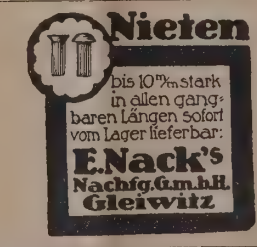
Bewerber im Alter von ca. 30 Jahren, die bereits in einschlägigen Geschäften tätig gewesen sind und bald antreten können, erhalten den Vorzug. Offerten mit Zeugnisabschriften und Gehaltsansprüchen nach **Bremen, Postfach 712,** erbeten.

Leichterkahn

mit Motorantrieb gesucht

mit etwa 50 Tonnen Tragkraft
bei möglichst geringem Tiefgang.
Kostenlose Angebote erbittet

Deutsche Jutespinnerei u. Weberei in Nowawes.



Kontrollmarken

Kleingeldmünzen
Firmenschildchen
Modellformbuchstaben für Giessereien
Alle gestanzten und geprägten Massenartikel.

C. Balmberger, Nürnberg I
Münzprägeanstalt.

Schiffahrtskontor J. H. Serforth

Dortmund, Goethestr. 13. — Telephon 2746. An- und Verkauf und Vermietung von Kanalschiffen in allen Grössen. Assekuranz und Schiffshypotheken. Befrachtung und Abfertigung von allen Zechenhäfen des Rhein-Herne-Dortmund-Ems-Kanals. Uebernahme von Kohlen- und Massentransporten. Kähne zu jeder Zeit in Miete verfügbar.

1000 t Bauschienen

in jeder Höhe und Länge vorrätig.

H. Meyer & Co., Lübeck.
Telephon 509.

Schiffswerg eigener Fabrikation.
Hadern-Verwertung Finger & Hilbert
Hamburg 11, Steinhöft 3. bl. Fernspr.: Hansa 1916.

Niederländisch-Deutsche Transport-Gesellschaft

Telegramm-Adresse: RHEINFAHRT, Amsterdam. **AMSTERDAM** Telephonnummer: NORD 189 und NORD 1395.

RHEINBEFRACHTUNG — SPEDITION — ASSEKURANZ

Regelmässige **Dampfer**-Expeditionen. Verladung und Umschlag von Massengütern aller Art.

GEWICHTSKONTROLLE :: ZOLLABFERTIGUNG.

XXVI. Jahrgang 1919
Heft 14
15. Juli

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Walter Reichelt, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 1 Mark

Anzeigen kosten 50 Pfennig die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140,* zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse*

Anordnung und Entwicklung der Antriebsorgane von Binnenschiffen und Kraftmaschinen

Von Zivil-Ingenieur Umlauff (Berlin)

Das erste mit einer Kraftmaschine ausgerüstete Schiff, welches einen durchschlagenden Erfolg erzielte, war der Raddampfer „Claremont", den der Amerikaner Robert Fulton 1807 fertigstellte und in Betrieb setzte, und man kann das Jahr 1807 als das Geburtsjahr der Dampfschiffahrt bezeichnen.

Vor und gleichzeitig mit Fulton haben sich eine ganze Anzahl von Erfindern in England, Frankreich und Amerika damit beschäftigt, ein Schiff durch eine eigene Kraftmaschine anzutreiben. Alle hierbei entstandenen Fahrzeuge waren mit Schaufelrädern ausgerüstet, die teils an den Seiten, teils am Heck angeordnet waren.

In späterer Zeit erfand man weitere Antriebsmethoden für Schiffe mit eigenen Kraftmaschinen. Nachfolgend sind die drei wichtigsten Arten angegeben:

1. man überträgt die Kraft auf Schaufelräder,
2. man überträgt die Kraft auf Schraubenpropeller,
3. man überträgt die Kraft durch Winden auf Seile oder Ketten, die an dem zu erreichenden Ziele verankert sind.

Außerdem hat man noch verschiedene andere Antriebsarten ausprobiert (Strahlschiffe usw.), die sich jedoch nicht bewährt haben und auf welche deshalb hier nicht weiter eingegangen wird.

Von obigen drei Hauptmethoden hat sich die dritte am wenigsten einzuführen vermocht; in der Hauptsache wird sie vertreten durch die Kettenschiffe auf einigen Flüssen Deutschlands, Oesterreichs und Frankreichs, wo es sich darum handelt, starke Strömung zu überwinden. Die Kettendampfer werden nur als Schleppdampfer verwendet und haben den einzigen Vorteil vor freifahrenden Zugdampfern, daß die auf ihnen maschinell erzeugte Kraft besonders beim Schleppen besser ausgenutzt wird als bei freifahrenden Zugdampfern, denn Slip usw. kommen bei diesen Kettendampfern in Fortfall. Diesem einzigen Vorzuge der Kettenschlepper stehen aber derartig viele und schwerwiegende Nachteile gegenüber, daß man, wenn irgend möglich, den freifahrenden Schleppzug bevorzugt. Die wichtigsten Nachteile sind:

1. die hohen Anlagekosten pro Kettendampfer, denn dieser muß nicht nur mit den Winden für die Ketten ausgerüstet sein, sondern auch noch eine Antriebsmaschine für Schaufelräder oder Schraube besitzen, damit er bei der Fahrt stromabwärts manövrierfähig ist;
2. die sehr hohen Anlagekosten für die auf den Grund des Flusses zu verlegenden Ketten oder Seile;
3. Langsamkeit des Betriebes beim Aufnehmen und Abgeben der Kette oder des Seiles;
4. die Gefahren bei Ketten- oder Seilbrüchen;
5. Unterhaltungskosten der Kette sowie Kosten für eventuell alljährliches Aufnehmen derselben vor Eintritt der Eissperre;
6. die begrenzten Verkehrsmöglichkeiten im Gegensatz zu freifahrenden Dampfern.

Die Schaufelraddampfer haben sich seit 1807 weiterentwickelt und besonders in der Binnenschiffahrt große Bedeutung erlangt, wo hingegen sie vom Meere sehr bald durch die seit etwa 1840 auftretenden Schraubendampfer gänzlich verdrängt worden sind. Die ersten Raddampfer waren mit Schaufelrädern ausgerüstet, welche feststehende Schaufeln hatten. Diese Räder hatten einen sehr ungünstigen Wirkungsgrad, solange ihr Durchmesser nicht sehr groß war (10 m und darüber). Die Amerikaner haben daher bei den Raddampfern, die auf den großen amerikanischen Strömen verkehren, wo es keine die Schiffsabmessungen beschränkende Durchlässe, Brücken usw. gibt, Schaufelräder bis zu 14 m Durchmesser verwendet, mit denen man gute Leistungen erzielt hat. In den meisten europäischen Ländern ist man aber durch Brücken usw. gezwungen, bei Binnenschiffen eine gewisse Seitenhöhe innezuhalten. Außerdem bringen es die neuen und modernen Maschinen, die man aus vielen Gründen liegend unter Deck anzuordnen bestrebt ist, mit sich, daß der Durchmesser der Schaufelräder eine gewisse Grenze nicht überschreiten darf, die bei etwa 4 m liegt. Bei den ersten Schaufelrädern wurden die größten Kraftverluste durch die feststehenden Schaufeln verursacht und man bemühte sich deshalb sehr bald, diesen Uebelstand zu beseitigen. Bereits 1813 erfand man in England eine Einrichtung, durch welche ermöglicht wurde, daß die Schaufeln in nahezu senkrechter Stellung durchs Wasser gingen. Hierdurch wurde der Wirkungsgrad etwas verbessert, blieb aber immer noch sehr gering. Erst durch die Erfindung von Golloway im Jahre 1829 wurde in England ein Schaufelrad mit gutem

Wirkungsgrade geschaffen, das dann seinen Siegeszug durch die Welt antrat und von welchem sich unsere heutigen modernen Schaufelräder, deren Bauart allgemein bekannt ist, nur wenig unterscheiden. Trotz dieser und anderer Verbesserungen beträgt der Wirkungsgrad der besten Schaufelräder von Personendampfern auf Flüssen in der Regel nicht mehr als 60 % der effektiven Maschinenleistung und ist bei Schleppdampfern noch geringer.

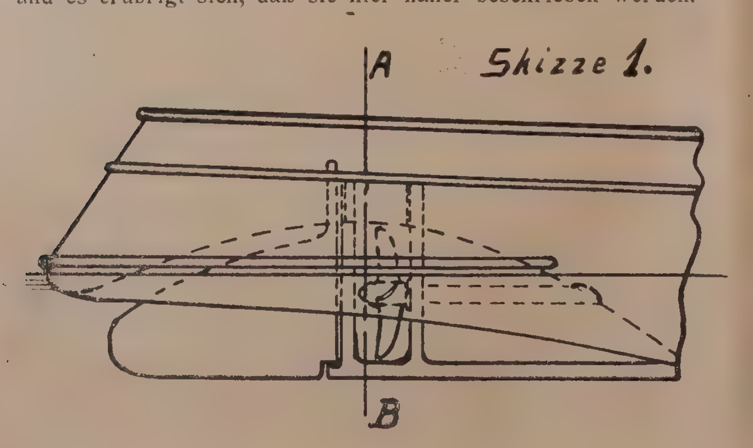
Man baut Seitenraddampfer und Heckraddampfer. Die Heckraddampfer findet man hauptsächlich in Gewässern von geringer Breite und auf ungeregelten Flüssen in und außerhalb Europas. Sie haben gegenüber Seitenraddampfern u. a. den Nachteil, daß sie schwerer sind und einen noch ungünstigeren Wirkungsgrad haben.

Der Schiffspropeller wurde bereits Anfang des 19. Jahrhunderts von dem Franzosen Charles Dallery zu Amiens erfunden, jedoch gelang es weder ihm noch dem Oesterreicher Joseph Ressel in Triest, denselben so auszubilden, daß er praktische Bedeutung erlangte. Im Jahre 1836 brachten der Engländer F. P. Smith und fast gleichzeitig der Schwede Ericsson je einen Propeller heraus, die sich praktisch zum Antriebe von Schiffen verwenden ließen. Sie wurden sehr schnell verbessert und erreichten einen so hohen Grad der Vollkommenheit, daß seit etwa 1860 Seeschiffe nur noch mit Propellerantrieb gebaut wurden. Bei den besten langsam laufenden Propellern beträgt der Wirkungsgrad in tiefem Wasser bis zu 78 % der effektiven Maschinenleistung, bei Binnenschiffen mit geringem Tiefgange und in flachem Wasser nimmt er ab. Der Schraubenpropeller hat dem Schaufelrade gegenüber u. a. noch folgende wichtige Vorzüge.

Zum Antriebe von Schaufelrädern sind sehr langsam laufende, liegende Maschinen erforderlich, die viel Raum beanspruchen und sehr schwer sind. Schraubendampfer hingegen können zwei- bis viermal schneller laufende, stehende Maschinen erhalten, die dadurch billiger und leichter werden und nur einen Teil des Raumes der Raddampfermaschinen einnehmen. Die Radkästen können beim An- und Ablegen, Löschen und Laden leicht beschädigt werden, sind außerdem recht schwer und bieten dem Winde große Angriffsflächen. Dasselbe gilt von den Schaufelrädern, die in der Herstellung bedeutend teurer sind als die viel leichteren Schiffspropeller. Der Wirkungsgrad der Schaufelräder nimmt ferner sehr schnell ab, wenn bei beladenem Schiff eine gewisse Eintauchtiefe überschritten wird.

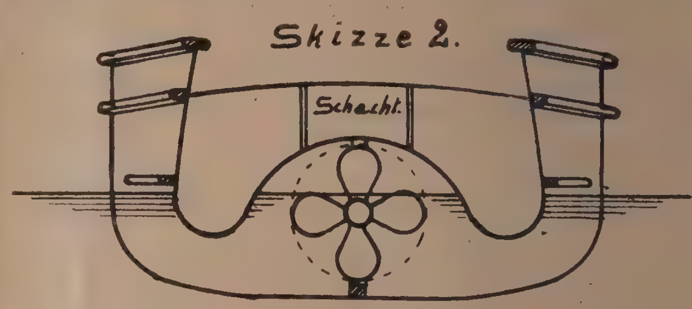
Trotz dieser schwerwiegenden Nachteile haben sich die Schaufelräder auf Binnengewässern auch heute noch behaupten können, und zwar besonders auf Schleppdampfern mit starken Maschinenanlagen von 1000 PSi und darüber. Dies ist darauf zurückzuführen, daß man durch Schaufelräder so große Kräfte ohne weiteres zur Fortbewegung ausnutzen kann, ohne dabei eine Tauchtiefe von 0,5 bis 0,8 m zu überschreiten.

Die Schraubendampfer haben erst seit 1870 auf den europäischen Binnengewässern größere Verbreitung gefunden. Mit Rücksicht auf die beschränkten Fahrwasserverhältnisse derselben wurden anfangs nur kleinere Einschraubendampfer mit geringem Tiefgange und geringen Maschinenleistungen — bis ungefähr 300 PSi — gebaut. Diese Schraubendampfer leisteten mindestens dasselbe wie entsprechende Raddampfer, waren aber in den Anschaffungs- und Unterhaltungskosten erheblich billiger. Kleine Raddampfer wurden daher kaum noch gebaut, und man ging daran, auch die großen und starken Raddampfer durch Schraubendampfer mit ein oder zwei Propellern zu ersetzen. Für eine starke Maschine von 1000 PSi bei 100 Umdrehungen pro Minute wird ein Propeller mit einem Durchmesser von etwa 3 m benötigt. Wenn man einen solchen Propeller in der bei Ozeandampfern üblichen Weise anbringen würde, so müßte das Schiff einen Tiefgang von über 3 m haben und wäre für die meisten Binnengewässer nicht verwendbar. Man versuchte daher den Tiefgang der starken Schraubendampfer zu verringern. Man baute z. B. Spezialpropeller mit geringem Durchmesser für Maschinen mit sehr hohen Umdrehungszahlen, man baute ferner die sogenannten Turbinenschrauben mit Leitschaufeln bzw. Gegenpropellern (Thornycroft, Holtz in Harburg, Dr. Wagner und M. H. Bauer), doch haben sich diese Systeme bis jetzt bei größeren Schiffen nicht eingeführt, da ihre Wirkung zu gering ist, und es erübrigt sich, daß sie hier näher beschrieben werden.

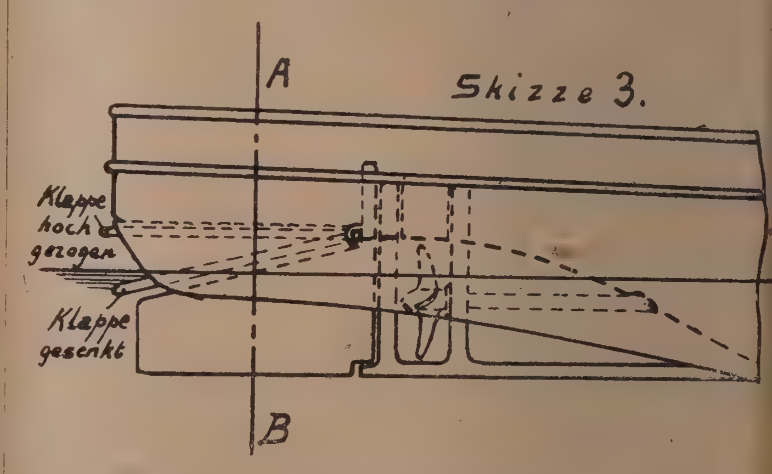


In Frankreich und England kam man ungefähr gleichzeitig auf den Gedanken, die Propeller in Aushöhlungen in dem Schiffsboden bzw. unter dem Heck laufen zu lassen. Der französische Dampfer Fram, der auf der Loire mit gutem Erfolge ausprobiert wurde, hatte den Propeller mittschiffs liegen. Später jedoch baute man nur noch Schiffe, bei welchen die Aushöhlungen oder Tunnel in das Heck verlegt wurden. Thornycroft gebührt in erster Linie das Verdienst, das Tunnelheck weiter entwickelt und ausgebildet zu haben, das heute allgemein unter dem Namen Thornycroft-Heck bekannt ist. In den Skizzen 1 und 2 ist dasselbe schematisch dargestellt.

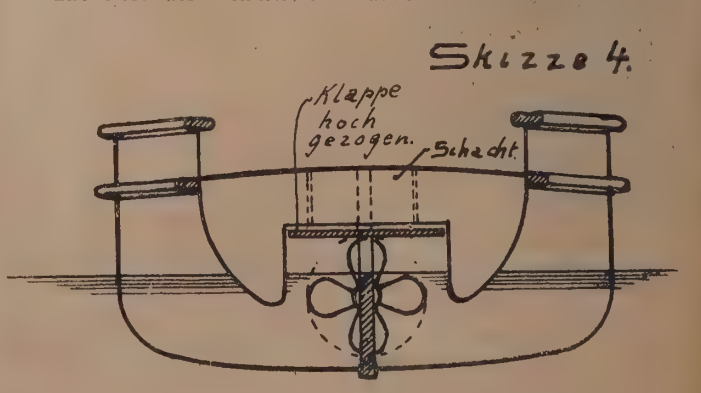
Skizze 2 ist der Schnitt A—B durch das Heck des Dampfers nach Skizze 1.



Wenn Schiff und Schraube stillstehen, so befindet sich in dem oberen Teile des Tunnels Luft und die Schraube nur teilweise im Wasser. Sobald aber die Schraube in Betrieb kommt, wird durch den entstehenden Wasserstrom die Luft im oberen Teile des Tunnels fortgespült und die Schraube arbeitet dann nur im Wasser, ohne Luft ansaugen zu können. Ueber der Schraube befindet sich in der Regel ein abdeckbarer Schacht, der es gestattet, daß man bequem an die Schraube zwecks Vornahme kleiner Ausbesserungen gelangen kann. Um den Abfluß des Wassers möglichst wenig zu hemmen, ist es zweckmäßig, die Wölbung am Heckende nur wenig unter die Wasserlinie zu führen, wie es z. B. in Skizze 1 dargestellt ist. Dampfer mit Thornycroftschem Tunnelheck und ein oder zwei Propellern wurden in Deutschland erst seit 1900 verschiedentlich gebaut, und es hat sich das Heck bei Fahrzeugen mit konstantem Tiefgange bewährt. Der Schwanz des Hecks sollte nie tiefer als 8 cm eintauchen. Bei Frachtdampfern richtet sich der Tiefgang nach der Ladung; ihr Heck wird also bei den verschiedenen Belastungen bald tiefer bald flacher eintauchen. Um unnötigen Wasserwiderstand durch das zu tief tauchende Schwanzstück des Hecks zu vermeiden, hat man den hinteren Teil der Tunnelwölbung beweglich gemacht, indem man eine um eine wagerechte Achse drehbare Klappe einführte, die nach Bedarf durch eine Spindel oder einen Seilzug höher oder tiefer eingestellt werden kann. In Skizze 3 und 4 ist diese Anordnung dargestellt.

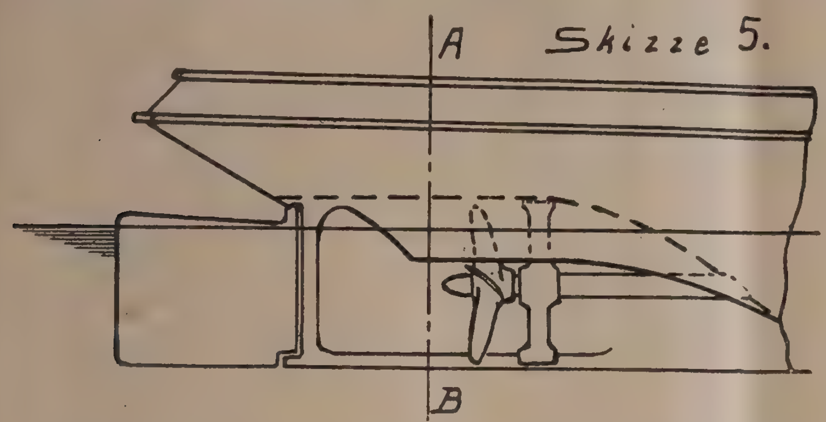


Skizze 4 ist der Schnitt A—B durch Skizze 3.

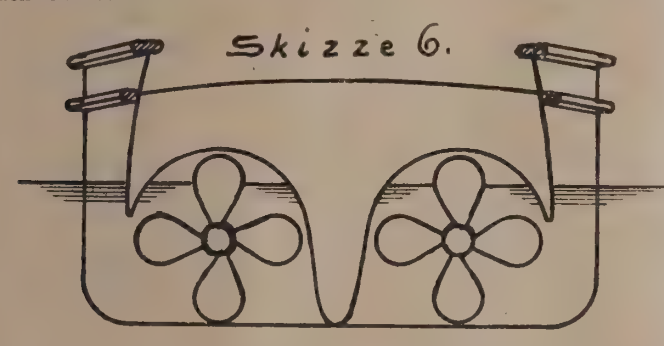


Es zeigte sich, daß bei voller Fahrt voraus der Wirkungsgrad der Schraube bei gehobener Klappe am besten war. Die heruntergelassene Klappe erhöhte die Wirkung der Schraube hauptsächlich beim An- und Rückwärtsfahren. In letzterem Falle wird bei gehobener Klappe durch den Propeller viel Luft angesaugt, wodurch sein Wirkungsgrad stark vermindert wird. Solche Dampfer mit Tunnelheck und Klappe sind besonders für außereuropäische Gewässer in größerer Anzahl erbaut worden (z. B. für die chinesischen Flüsse durch Jarrow).

Die Werft Cäsar Wollheim in Breslau baut seit 1910 Schleppdampfer, bei denen die Propeller in Tunneln ohne Schwanz und Klappe laufen, wie Skizze 5 und 6 darstellt.

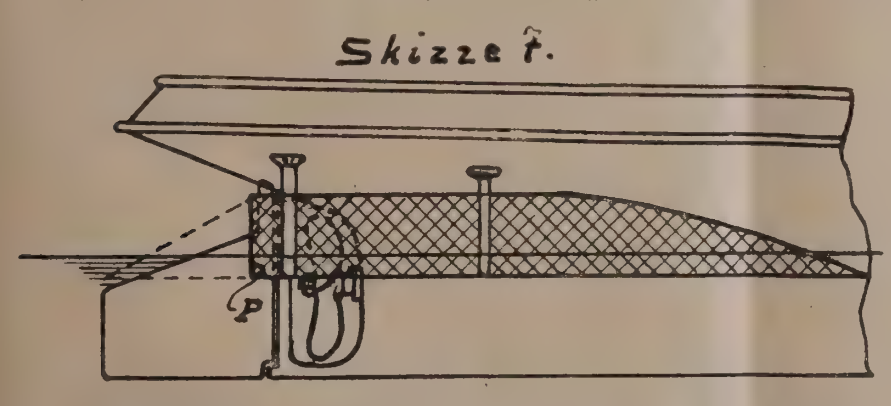


Skizze 6 ist der Schnitt A—B durch das Heck des Dampfers nach Skizze 5.



Auch diese Dampfer haben sich bei der Vorwärtsfahrt bewährt; beim Rückwärtsfahren saugen die Propeller naturgemäß viel Luft an und verlieren an Wirksamkeit, doch kann dieser Nachteil in Kauf genommen werden, da die Leistung der Propeller beim Manövrieren trotzdem als genügend bezeichnet werden kann. Durch Verwendung von in Tunneln laufenden Propellern kann man bequem Schiffe herstellen, deren Tiefgang nicht größer ist als zwei Drittel des Propellerdurchmessers.

Auf Grund der mit Tunnelheckschiffen gemachten Erfahrungen hat man die Leistungsfähigkeit älterer Schraubendampfer mit großen Propellern erhöht, indem man bei diesen am Heck aus Blech schirmartige Wasserzuführungen über den Propellern anbrachte, wie es die Skizzen 7 und 8 darstellen, in denen



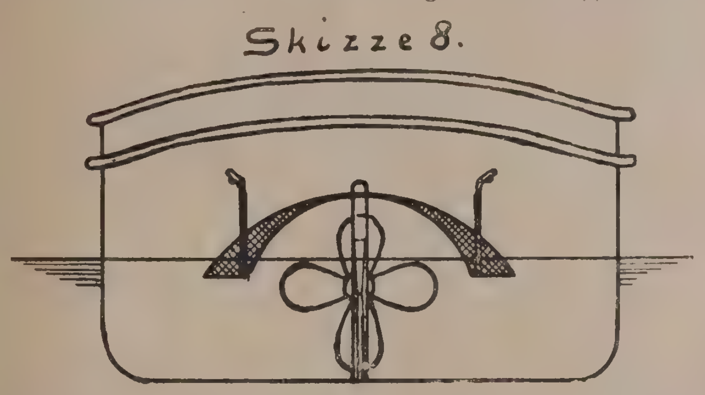
die Wasserzuführungen schraffiert sind. In Skizze 7 ist noch eine schirmartige Klappe angedeutet, die sich um den Punkt P nach Bedarf nach oben bewegen läßt und bewirken soll, daß auch bei Rückwärtsfahrt keine Luft angesaugt wird. Diese einfachen Vorrichtungen verbessern den Propellerwirkungsgrad. Man hat auch ganz neue Schiffe damit versehen.

Alle Tunnelhecke bzw. tunnelartigen Einrichtungen haben den hauptsächlichsten Nachteil, daß sie nur für solche Fahrzeuge in Frage kommen, bei denen der Tiefgang des Hecks annähernd konstant bleibt. Bei Lastfahrzeugen wird man also unter Umständen auf diese Hilfsmittel verzichten müssen.

Die Entwicklung der mit Propellern ausgerüsteten Binnendampfschiffe erkennt man u. a. auch an den großen Doppelschraubenschleppern, die seit 1912 auf dem Rhein verkehren und hinsichtlich Maschinenkraft und Schleppleistung den stärksten dort beheimateten Raddampfern mindestens ebenbürtig sind. Die Schraubendampfer haben heute auch in der Binnenschiffahrt das Uebergewicht über die Raddampfer erlangt, und es ist zu erwarten, daß sie zusammen mit den Motorschiffen in absehbarer Zeit die Raddampfer von den Binnengewässern verdrängen werden.

Die Motorschiffe haben sich aus den kleinen Motorbooten entwickelt, die man seit etwa 1895 baut. Sie sind wohl ohne Ausnahme mit Schraubenpropellern ausgerüstet und machen den Dampfschiffen immer schärfere Konkurrenz. In den letzten acht Jahren hat man auch Schiffsmotoren von hoher Leistung, 2000 PSi und darüber, hergestellt, die einen derartigen Grad von Vollkommenheit und Betriebssicherheit besitzen, daß man sie unbedenklich als absolut einwandfreie Antriebsmaschinen für Schiffe bezeichnen kann. In der Seeschiffahrt haben sich diese großen Maschinen bereits in sehr viel versprechender Weise eingeführt, wohingegen sie in der Binnenschiffahrt noch keine große Bedeutung gefunden haben. Es gibt heute absolut zuverlässige Schiffsmotoren für Dauerbetrieb und für alle bei der Binnenschiffahrt praktisch in Frage kommenden Leistungen. Es würde zu weit führen, hier auf die einzelnen Motorensysteme einzugehen, und behalte ich es mir eventuell für spätere Zeiten vor.

Nach der Entwicklung des Tunnelhecks bzw. der tunnelheckartigen Einrichtungen trat in der Konstruktion neuartiger Formen für Binnenschiffe mit Kraftmaschinen ein gewisser Stillstand ein, bis durch die fortschreitende Entwicklung der Verbrennungsmotoren der Bau von Motorschiffen ermöglicht wurde, die zur



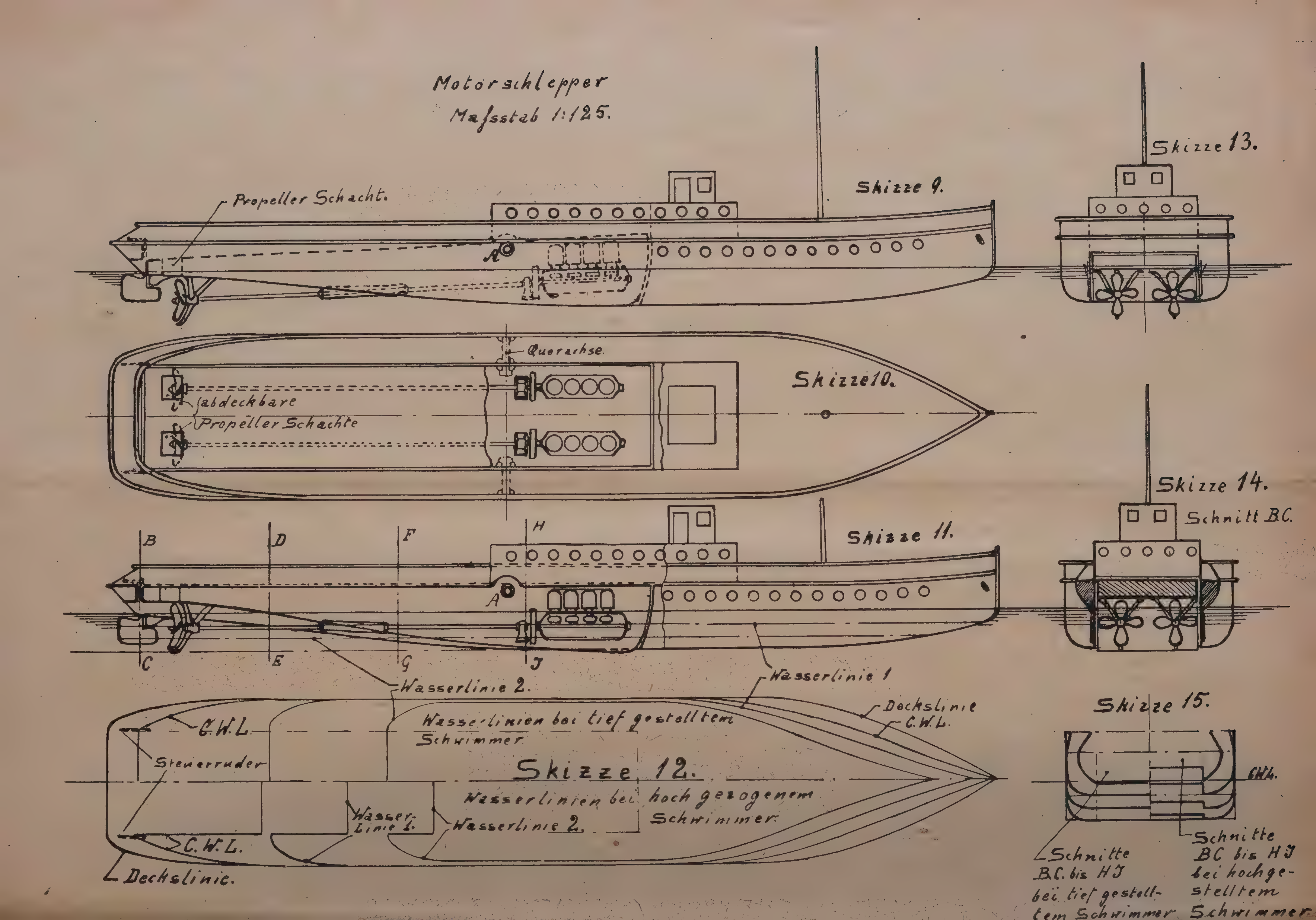
Erweiterung der Binnenschiffahrt beitrugen. Es entstanden auch hier Spezialtypen, wie z. B. die Motorboote für Personenverkehr auf dem Teltowkanal, die in verschiedenen Fachzeitschriften erschöpfend behandelt sind und deren Beschreibung sich daher erübrigt.

Der Schiffsbauingenieur Herrmann Koerk aus Misdroy, der sich während einiger Jahrzehnte in Rußland auf dem Gebiete des Binnenschiffbaues in führender Stellung betätigt hat, zeigt uns einen neuen Weg für die Anordnung der Antriebsorgane und deren Maschinen auf Binnenschiffen durch seinen „Schraubenschiffsantrieb, insbesondere für Flußschiffe", worauf ihm unlängst ein deutsches Reichspatent erteilt wurde.

Nachfolgend gebe ich Auszüge mit Erläuterungen aus der diesbezüglichen Patentschrift:

Für Schraubenschiffe, die in flachen Gewässern zu fahren haben, ist es wichtig, die Triebschrauben heben und senken zu können, um sie an besonders flachen Stellen vom Grunde freizuhalten, und zwar insbesondere bei Schleppern und ähnlichen Schiffen mit starken Maschinen und entsprechend großen Triebschrauben.

Bei kleinen Booten hat man die Schraube nebst einem Teile der Welle bereits in schwingbaren Rahmen angeordnet, die eine Verstellung der Tiefenlage erlauben, oder andererseits hat man die Schraube für sich in einer Parallelführung aufholbar eingerichtet, indem sie dazu von der Welle abgekuppelt wurde. Beide Einrichtungen werden für große schwere Schiffsschrauben sehr umständlich. Bei großen Schiffen hat man ferner Schwimmer in der Form seitlicher Ausleger oder vorn oder hinten angehängter gesonderter Schiffskörper vorgesehen, die zwar vom Tiefgange des Hauptschiffskörpers unabhängig sind, aber für den Antrieb der in ihnen gelagerten Triebsschrauben übermäßige Schwierigkeiten bereiten und außerdem infolge der Ausbildung mehrerer getrennter Schiffskörper einen großen Fahrtwiderstand und übermäßige Empfindlichkeit gegenüber treibenden Schwimmkörpern und etwa gestreiften Bollwerken besitzen; außerdem besteht bei den meisten derartigen Anordnungen keine Möglichkeit,



Motorschlepper
Maßstab 1:125.
Propeller Schacht.
Skizze 9.
Skizze 13.
A
Querachse.
Skizze 10.
abdeckbare
Propeller Schachte
Skizze 14.
Schnitt BC.
Skizze 11.
B
C
D
E
F
G
H
J
A
Wasserlinie 1
Wasserlinie 2.
Deckslinie
C.W.L.
Wasserlinien bei tief gestelltem Schwimmer.
Skizze 12.
Steuerruder
Wasserlinien bei hoch gezogenem Schwimmer.
Wasser-Linie 1.
Wasserlinie 2.
C.W.L.
Deckslinie.
Skizze 15.
CWL.
Schnitte B.C. bis HJ bei tief gestelltem Schwimmer
Schnitte BC bis HJ bei hochgestelltem Schwimmer.

die Schraube zwecks Auswechselung bei Bruch oder zwecks Reinigung jederzeit aufzuholen.

Nach der Erfindung ist neu der die Schraube tragende Schwimmer, um eine wagerechte Querachse schwingbar angeordnet und dabei so ausgestaltet und in den Schiffskörper eingebaut, daß die Schiffsformen bestehen bleiben. Diese Ausgestaltung ergibt die Möglichkeit, den Schwimmer sehr groß auszubilden, so daß er nötigenfalls nicht nur die Schraube und ihre Welle, sondern sogar die ganze Antriebsmaschine aufnehmen kann. Dabei ist die Gleichgewichtslage des Schwimmers derart verstellbar, daß ohne übermäßige Kräfte die Schraube jederzeit aufgeholt werden kann, um gereinigt oder gegen eine Schraube anderer Größe ausgewechselt zu werden; dieselbe Gleichgewichtslage ermöglicht es auch, daß die Schraube sich selbsttätig gemäß der vorhandenen Wassertiefe hebt oder senkt. In allen Fällen ist der Wasserzufluß zur Schraube genau so günstig wie bei einem gewöhnlichen Schiffskörper, und die glatte Schiffskörperform ermöglicht ein ebenso wirtschaftliches Fahren, während beispielsweise bei Leerfahrt von Lastschiffen der Kraftaufwand gegenüber gewöhnlichen Schiffen verringert werden kann, da ohne Einnehmen von Ballast eine richtige Tiefeneinstellung der Schraube vorgenommen werden kann.

Die Patentansprüche lauten:

1. Schraubenschiffsantrieb, insbesondere für Flußschiffe, mit einem die Antriebsschraube tragenden, in der Höhe verstellbaren Schwimmer, dadurch gekennzeichnet, daß der die Schraubenwelle oder die Schraubenwellen tragende Schwimmer am Schiffskörper um eine Querachse schwingbar angeordnet und dabei so ausgestaltet und in den Schiffskörper eingebaut ist, daß die allgemeine Schiffsform bestehen bleibt.

2. Schraubenschiffsantrieb nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Schwimmer in einer hinteren Gabelung des Hauptschiffskörpers angeordnet ist.

3. Schraubenschiffsantrieb nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß zwei an den Schiffsseiten innerhalb des Schiffskörperumrisses längsliegende Schiffskörperteile vorgesehen sind.

Eine besonders wichtige Ausführungsform, die sich auch für kleine Boote eignet, ist gegeben, wenn der Schwimmer in einer hinteren Gabelung des eigentlichen Schiffskörpers eingebaut ist. Diese Anordnung ermöglicht den Bau kleinster Einschraubenschiffe wie auch großer Vielschraubenschiffe, und zwar kann in jedem Falle der Schwimmer die ganze Maschinenanlage enthalten, die zu seiner Schraube bzw. seinen Schrauben gehören, so daß alle Gelenkwellen und ähnliche verwickelte Teile vermieden sind.

Skizze 9 bis 15 zeigen uns z. B. einen Schlepper mit zwei Rohölmotoren, der in seinen Schiffskörperabmessungen den allgemein verbreiteten Dampfschleppern entspricht, die eine Länge über Deck von etwa 26 m, eine Breite über den Spanten von etwa 5 m und eine Seitenhöhe von etwa 2,2 m haben bei einem Maximaltiefgang hinten von etwa 1,7 m. Diese Schleppdampfer haben in der Regel eine Maschine von 150 PSe (200 PSe) bei 220 Umdrehungen in der Minute. Der Motorschlepper nach Skizze 9 bis 15 kann bequem zwei Rohölmotoren von je 150 PSe bei 200 Umdrehungen in der Minute in seinem Schwimmer aufnehmen, der um die Achse bei A schwingbar angeordnet ist. Wenn der Schwimmer für tiefes Fahrwasser eingestellt ist, so hat der Schlepper einen glatten Schiffskörper mit gut verlaufenden Wasserlinien (Skizze 12 und 15). Die Propeller arbeiten dann unbehindert im tiefen Wasser und werden einen ausgezeichneten Wasserzu- und -abfluß, wie es bei gut gebauten Schiffen üblich ist, haben. Dabei wird der Tiefgang noch nicht 1,6 m betragen (bei dem Dampfschlepper 1,7 m). Bei letzterem kann man den Tiefgang durch Entleerung des Ballasttanks im Heck auf 1,35 m verringern. Der Propeller wird dann etwas aus dem Wasser herauskommen und dadurch erheblich an Wirksamkeit verlieren. Beim Motorschlepper kann man durch Heben des Schwimmerhinterteils den Tiefgang nach Bedarf bis auf 1,15 m vermindern, wobei ein gut geformtes Tunnelheck entsteht, wie es aus den Skizzen 11, 12, 14, 15 hervorgeht und wie es die Skizzen 5 und 6 schematisch darstellen. In Skizze 14 ist der geschnittene Schiffskörper und Schwimmer schraffiert dargestellt, um die Deutlichkeit zu erhöhen. Durch einfache Vorrichtungen, die später beschrieben werden, kann man verhindern, daß durch die Spalten zwischen Schwimmer und Schiffskörper Luft angesaugt wird. Die Propeller werden daher auch bei hochgezogenem Schwimmer und Vorwärtsfahrt einen guten Wasserzufluß und Abfluß haben, ohne Luft ansaugen zu können. Ihr Wirkungsgrad wird sich also nur unerheblich verringern. Sowohl der Schleppdampfer als auch der Motorschlepper haben Propeller mit dem gleichen Durchmesser von etwa 1450 mm. Die Betriebsstoffe wird letzterer in dem Schiffsraume vor dem Schwimmer mit sich führen. Letzterer ist so angeordnet, daß er bei der tiefsten Lage der Schrauben hinten etwas Auftrieb hat, so daß er ohne große Mühe von Hand oder auch maschinell mittels Schraubenspindeln oder eines Kranes, welche Vorrichtungen auf den Skizzen nicht angegeben sind, in jede beliebige Lage gebracht werden kann. Die beiden Hinterteile des Schiffskörpers, die je ein Steuerruder tragen, sind durch Querverbände, die nur teilweise angedeutet sind, starr miteinander verbunden. Der Schwimmer ist von hinten bis zur Drehachse bei A mit einem Deck versehen und unter dem Deckaufbau des Schiffskörpers oben offen gelassen, wodurch ein geräumiger und luftiger Maschinenraum entstanden ist. Die Manövrierfähigkeit des Schleppers wird ausgezeichnet sein, da die beiden Propeller zusammen mit den beiden Balancesteuerrudern und dem vorn und hinten stark beschnittenen Lateralplane ein gutes Drehvermögen gewährleisten.

(Fortsetzung folgt.)

Fortbildungsschulen für junge Schiffer an der Oder

Zu dem in Heft 12 der Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt vom 25. v. M. unter obenstehender Bezeichnung gebrachten Aufsatz fühle ich mich veranlaßt, das Folgende zu bemerken. Ich beziehe mich dabei zunächst auf meinen im Jahre 1913 in Nummer 14 dieser Zuschrift S. 319 veröffentlichten Beitrag „des fünfundzwanzigjährigen Bestehens der Schifferschulen an der preußischen Elbe“ und auf das von mir im amtlichen Auftrage der Elbstrombauverwaltung herausgegebene Lehrbuch für die Elbeschifferfachschulen: „Zum Schulunterricht und für den Gebrauch der die Elbe und die mit dieser zusammenhängenden Wasserstraßen befahrenden Schiffer.“ II. Auflage. Magdeburg 1911. In diesen Veröffentlichungen findet der Einsender des obengenannten Artikels die Antwort auf alle seine Fragen und die Angabe, daß außer den an der Oder eingerichteten Schifferfortbildungsschulen — Breslau, Fürstenberg, Groß-Neuendorf, Niemaschkleba, Crossen — auch an allen anderen preußischen Wasserstraßen Schifferschulen eingerichtet sind, darüber aber hinaus auch in Sachsen, Böhmen, Bayern, Baden und Hessen. Die ersten Schifferschulen in Preußen wurden im Jahre 1887 an der Elbe in Alsen und Tangermünde eingerichtet; sie verdanken ihre Einrichtung dem Magdeburger Schifferverein. Der Minister stellte zu diesem Zweck einen einmaligen Zuschuß von 500 M und eine Beihilfe bis zu 1000 M jährlich für drei Jahre aus Staatsmitteln unter der Voraussetzung zur Verfügung, daß die beiden Städte die erforderlichen Schulräume nebst Heizung, Beleuchtung und Reinigung — Bedingung 1 in dem vorgenannten Aufsatz — unentgeltlich herzugeben hätten und daß alle aus dem Staatszuschuß beschafften Gegenstände Staatseigentum werden und eine oder beide Schulen jederzeit vom Staate übernommen werden könnten. Der Erfolg war ein derartiger, daß bereits 2 Jahre später die Mittel zu drei anderen Schifferschulen in Klein-Wittenberg, Parey und Lauenburg bewilligt und außerdem den Schulvorständen der Schifferschulen die Berechtigung eingeräumt wurde, denjenigen Schülern, welche einen ein- oder mehrjährigen Unterricht mit Erfolg besucht, durch die Prüfung den Nachweis des erforderlichen Wissens beigebracht und sich über ihre praktische Befähigung ausgewiesen hatten, eine Bescheinigung zur Ausfolgung des Steuermannspatents durch die Landespolizeibehörde in ähnlicher Art ausstellen zu dürfen, wie es bisher den Bezirkswasserbauinspektoren zustand.

Neben diesen Schulen entstanden aber der fortschreitenden Erkenntnis und dem sich mehrenden Bedürfnis entsprechend weitere Elbeschifferfachschulen mit staatlicher Unterstützung, so daß deren im Jahre 1912 im Bereich der Elbstrombauverwaltung 19, im Regierungsbezirk Merseburg 2, in Alsfeld und Wettin an der Saale, gezählt wurden. Im Herzogtum Anhalt bestehen zwei Schifferschulen, in Roßlau an der Elbe und in Nienburg an der Saale. An der Elbe befindet sich weiter in Mecklenburg die Schifferschule in Dömitz und eine in Hamburg. An der Weser besteht seit 1903 die gut besuchte Schifferschule in Hameln. Aber auch an den Märkischen Wasserstraßen, an der Oder — wie bereits oben namentlich bezeichnet — und an der Weichsel ist in zunehmender Erkenntnis der Vorteile derartiger Einrichtungen in den letzten Jahren eine große Zahl von Schifferschulen gegründet worden. Was den für die preußischen Schifferschulen festgesetzten Lehrplan anlangt, so umfaßt er: Rechnen, wöchentlich zwei Stunden, Handelslehre, wöchentlich eine Stunde, deutsche Sprache, wöchentlich zwei Stunden, Schriftwechsel, wöchentlich eine Stunde, Geographie, wöchentlich eine Stunde, Schiffbau, wöchentlich zwei Stunden, Schiffsdienst, wöchentlich zwei Stunden, Gesetzlehre, wöchentlich zwei Stunden, Samariterdienstanleitung über die erste Hilfe bei Unglücksfällen und Unterweisung über die Unfallverhütungsvorschriften.

Als Lehrkräfte werden, wie es der Einsender auch seinerseits verlangt, Lehrer der Gemeindeschule, für den praktischen Unterricht in Strom- und Fahrtkunde ältere Schiffer, für den Unterricht über strompolizeiliche Verordnungen Wasserbauwarte und Strommeister, für den Unterricht im Schiffbau Schiffsbaumeister, für den Samariterdienst praktische Aerzte verwandt.

Die Aufsicht über die Schifferschulen führen die Vorstände der Wasserbauämter der betreffenden Strombauverwaltungen, an welche auch Anträge wegen der staatlichen Unterstützung neu einzurichtender Schifferschulen zu richten sind.

Ich glaube somit dem Einsender des Eingangs genannten Aufsatzes den Nachweis erbracht zu haben, daß seinen Wünschen die Wege bereits geebnet sind und daß die in Frage kommenden Gemeinden, Innungen und Betriebsverbände sich nur mit dem für sie in Frage kommenden Wasserbauamt in Verbindung zu setzen brauchen, um die Durchführung ihrer Wünsche mit Erfolg zu erreichen. Auch die Staatsregierung hat an der guten Ausbildung eines zuverlässigen Schifferstandes und seines Nachwuchses eine berechtigte rege Anteilnahme.

Düsing, Regierungs- und Geheimer Baurat.

Die Schiffahrt auf der Rhone

Von Geheimem Regierungsrat Wernekke

Das Rhonetal hat als Verkehrsweg eine äußerst günstige Lage. Es führt vom Mittelländischen Meer in ziemlich gerader Richtung nahezu senkrecht zur Küste landeinwärts bis Lyon; dort wird es in gerader Richtung durch das Tal der Saône fortgesetzt, und dieser Fluß steht wieder in schiffbarer Verbindung mit der Seine, so daß einerseits die Hauptstadt von Frankreich, anderseits le Havre und damit die Küste des Atlantischen Ozeans auf dem Wasserweg zu erreichen ist. So ist ein schiffbarer Weg zwischen le Havre und Marseille, den beiden bedeutendsten Häfen von Frankreich, gegeben, und er gewinnt dadurch an Bedeutung, daß er die beiden wichtigsten Städte des Landes, Paris und Lyon, berührt. Von den benachbarten Tälern ist das Rhonetal nur durch niedrige Erhebungen getrennt, so daß es möglich war, Kanalverbindungen nach den benachbarten Flüssen anzulegen. Der Canal du Centre stellt die Verbindung zwischen Saône und Loire, der Canal de Bourgogne die mit der Yonne her, der Marnekanal mündet in den gleichnamigen Fluß, der Ostkanal ermöglicht den Austausch von Schiffen mit der Mosel und Maas, der Rhein-Rhone-Kanal endlich mit dem Rhein. Das Rhonetal ist daher immer eine bedeutsame Verkehrsstraße gewesen, und wenn auch der Verkehr auf den binnenländischen Wasserstraßen durch die Einführung der Eisenbahnen wie überall, so auch im Rhonetal an Bedeutung verloren hat, so ist er doch immerhin bis jetzt wichtig genug geblieben, um einen Ueberblick über seine Entwicklung lohnend erscheinen zu lassen.

Der Unterlauf der Rhone von Lyon an, der zurzeit allein für die Schiffahrt in Frage kommt, hat für diese den Vorteil großen Wasserreichtums. Außer an zehn Tagen im Jahre beträgt die Wassertiefe 1,30 m, an 341 Tagen ist eine Wassertiefe von 1,40 m, an 318 Tagen von 1,60 m, an 291 Tagen von 1,80 m vorhanden und nur an 100 Tagen im Jahre reicht das Wasser nicht aus, um die Wassertiefe auf 2 m zu bringen. Dieser Wasserreichtum und seine günstige Verteilung über das ganze Jahr hat seinen Grund darin, daß die linken Nebenflüsse aus den Alpen kommen, also im Sommer reichliches Gletscherwasser führen, während die rechten Nebenflüsse im Mittelgebirge ihren Ursprung haben, also bei dem Klima jener Gegend im Winter durch Niederschläge genährt werden. Ein Nachteil für die Schiffahrt ist freilich die hohe Geschwindigkeit, mit der das Wasser unterhalb Lyon auf einigen Strecken noch fließt. Auf dem letzten Teil der Mündungsstrecke von Port-Saint-Louis bis Arles ist auf 48 km Länge kaum von Gefälle zu reden; dann folgt stromauf bis Pont-Saint-Esprit eine 93 km lange Strecke mit einem mittleren Gefälle von 0,45 m auf 1 km. Auf diesen beiden Strecken stehen der Schiffahrt keine besonderen Hindernisse im Wege; aber auf der nun folgenden 103 km langen Strecke von Pont-Saint-Esprit bis Tournon nimmt das Gefälle stark zu, beträgt im Mittel 0,76 m auf 1 km, auf einer Strecke von 60 km Länge sogar 0,81 m und erreicht stellenweise sogar den Höchstwert von 3,50 m auf 1 km. Letzteres starke Gefälle hält auf Strecken von 350 m Länge an, so daß sich Stromschnellen bilden, die für die Schiffahrt höchst lästig sind. Die Strömungsgeschwindigkeit erreicht dabei 4 m in der Sekunde. Auf dem letzten Teil des Flusses bis Lyon, der noch 91 km lang ist, beträgt das mittlere Gefälle wieder nur 0,48 m auf 1 km, so daß die Schiffahrt verhältnismäßig bequem ist. Interessant ist in bezug auf diese Verhältnisse ein Vergleich mit dem Rhein, dessen Quelle übrigens nur 24 km von der Rhonequelle entfernt ist. Der Genfer- und der Bodensee haben nur einen Höhenunterschied von 20 m, die Rhone legt aber vom Genfer See auf 375 m Höhe bis zum Mittelländischen Meer nur einen Weg von 511 km zurück, während der Rhein zur Ueberwindung von 395 m Höhenunterschied zwischen Bodensee und Rotterdam eine Länge von 1014 km zur Verfügung hat. Lyon ist 335 km vom Meere entfernt und liegt auf 160 m Höhe, während ein ebenso hoher Punkt am Rhein erst etwa 30 km oberhalb Straßburg, also in etwa 750 km Entfernung vom Meere, zu finden ist. Es ist also nicht zu verwundern, daß die Rheinschiffahrt sich viel günstiger entwickelt hat als diejenige auf der Rhone.

Ueber den Schiffsverkehr auf der Rhone vor dem 19. Jahrhundert liegen nur mangelhafte Berichte vor. Jedenfalls wurde schon zur Römerzeit lebhafte Schiffahrt auf der Rhone getrieben. Der Weg über Gibraltar und den Golf von Biscaya war schon damals und im Mittelalter wegen der schweren Stürme an der atlantischen Küste gefürchtet, und die Rhone war deshalb ein geeigneter Weg, um durch Vermittlung der Loire und der Seine eine Verbindung mit der Bretagne und mit England herzustellen, ohne Spanien umschiffen zu müssen. Im Mittelalter waren Lyon, Avignon und Beaucaire bedeutende Handelsplätze, und diese Bedeutung verdankten sie ihrer Lage am Flusse. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts verkehrten auf der Rhone nur kleine Schiffe von 24,2 und 29 m Länge, 4,4 und 6,3 m Breite, die eine Tauchtiefe von 1,80 m und 1,30 m hatten. Sie fuhren zu Berg mit 75 und 100 t Ladung, zu Tal mit 100 und 150 t. Bei Niedrigwasser konnten sie nur 55 und 70 t geladen werden. Bei der Bergfahrt wurden diese Schiffe in Gruppen zu je vieren von Pferden gezogen. Zu einem Treidelzug gehörten außer den vier Schiffen, die die Nutzlast darstellten, noch sechs Dienstfahrzeuge, teils als Leichter, teils zur Unterkunft der 27 Mann und der 40 Pferde, die zur Bedienung nötig waren. Im Jahre 1830 wurden 6000 Pferde bei der Treidelei beschäftigt; infolge Einführung der Dampfschlepperei im Jahre 1829 ging ihre Zahl stark zurück; sie betrug im Jahre 1843 nur noch 840 und 1853 sogar nur noch 120. Ein Treidelzug legte täglich bei gewöhnlichem Wasserstand 10 km, bei Hochwasser 6 km zurück, so daß die Reise von Arles bis Lyon 27 bis 28 Tage oder 48 bis 50 Tage dauerte. Die Betriebskosten eines Treidelzuges betrugen jährlich etwa 100 000 Francs, täglich also etwa 300 Francs. Für letzteren Betrag wurden 300 t 6 bis 10 km weit befördert, so daß die Schleppkosten allein 10 bis 17 Centimes für 1 t/km ausmachten. Die Fracht von Beaucaire bis Lyon, eine Entfernung von 270 km, betrug 40 bis 60 Francs für eine Tonne. Für die Talfahrt wurden 18 Francs für eine Tonne gewöhnlicher Güter, 12,50 Francs für Eisen und Getreide gezahlt, bei Niedrigwasser stiegen aber letztere Preise bis 20 Francs, ja sogar bis 30 Francs. Trotzdem war der Verkehr um 1830 verhältnismäßig lebhaft. Der Bergverkehr betrug etwa 120 000 t, zu deren Beförderung 40 Treidelzüge im Dienst waren. Der Talverkehr, bei dem die Kohle aus dem Loirebecken einen nennenswerten Teil ausmachte, wurde auf 300 000 t geschätzt. Zum Vergleich sei angeführt, daß sich auf der Straße von Paris nach Marseilles nur etwa 70 000 t bewegten, so daß von dem gesamten Verkehr des Rhonetals — 120 000 + 300 000 + 70 0000 t = 490 000 t — nur ein Siebentel auf der Straße, aber sechs Siebentel zu Wasser vor sich gingen.

Am 11. Juli 1829 wurde das erste Dampfschiff auf der Rhone in Dienst gestellt. Es legte die Reise von Arles bis Lyon mit 115 t Ladung in 88 Stunden zurück. 1830 folgten drei weitere Schiffe gleicher Bauart. Sie hatten 41,70 m Länge, 6 m Breite, 1,08 m Tiefgang. Ihre Maschinen besaßen die bescheidene Leistung von 50 PS. Im regelmäßigen Dienst beförderten sie zwischen Avignon und Lyon 150 bis 200 Reisende auf der Talfahrt, die bei Mittelwasser 12 Stunden dauerte, und 35 bis 40 t Güter bei der Bergfahrt, die 75 bis 90 Stunden in Anspruch nahm. 1848 finden wir Dampfer auf der Rhone von 110 m Länge, 1850 solche von 133 m und 1857 von 153 m; ihr Tiefgang, der ursprünglich 1,40 m betrug, wurde durch Verlängerung trotz zunehmender Tragfähigkeit verringert. Die ersten konnten 400 t, die verlängerten bis 700 t Ladung aufnehmen.

Eine Besonderheit der Rhoneschiffahrt jener Zeit waren Radschleppdampfer mit einem Greifrad. Sie zeichneten sich ebenso wie die anderen Fahrzeuge auf der Rhone durch ihre große Schlankheit aus: bei 97,30 m Länge waren sie nur 7 m breit. Das Greifrad war an einem Ausleger unter Wasser so gelagert, daß es sich bei Bedarf mit den weit vorspringenden Zähnen, die es besaß, in den Boden eindrücken konnte. So fand es einen Widerhalt, um trotz starker Strömung seine Last zu Berg befördern zu können. Der Ausleger war gelenkig aufgehängt, so daß das Greifrad sich den Unebenheiten des Bodens anpaßte. Wurde die Strömung so stark, daß der Dampfer auch mit Hilfe seines Greifrades den Schleppzug nicht mehr vorwärts brachte, so wurden die geschleppten Kähne verankert, der Schlepper eilte voraus, wobei er durch ein Drahtseil mit dem Schleppzug in Verbindung blieb; hatte er dann die Stromschnelle überwunden, so verankerte er sich mit Hilfe seines Greifrades, wand das Drahtseil wieder auf und holte so seinen Schleppzug nach. Dann wurde die Fahrt wieder wie vorher mit Hilfe des sich abrollenden Greifrades fortgesetzt. Diese Art der Schlepperei ist bis zum Jahre 1895 im Gang gewesen. Sie wurde im Laufe der Zeit dadurch erschwert, daß die Regulierungsarbeiten, die in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts vorgenommen wurden, die Wassertiefe erheblich vergrößerten und es so dem Greifrad immer schwerer wurde, die Flußsohle zu erreichen und auf ihr festen Halt zu finden. Die Schiffahrt wurde daher von 1892 an auf der 90 km langen Strecke von Pont-Saint-Esprit bis zur Mündung der Isère, wo die Strömung am stärksten ist, wo außerdem zahlreiche Windungen des Fahrwassers den Verkehr sehr erheblich erschweren, mit Hilfe von Seilschleppern betrieben, die ohne Greifrad auskommen konnten. Diese Schlepper sind noch im Dienst. Sie sind 63,50 m lang, ohne die Radkasten 8 m, mit ihnen 15,8 m breit und haben einen Tiefgang von 1,07 m. Jeder solche Dampfer ist mit einem Drahtseil von 12,5 bis 15 km Länge ausgerüstet, das am oberen Ende der ihm zugewiesenen Strecke verankert ist. Dieses Seil windet er auf der Bergfahrt auf eine Trommel auf und schleppt so sich und seinen Schleppzug vorwärts. Das Seil bleibt also nicht im Flußbett liegen, wie die Kette, mit deren Hilfe die Schleppschiffahrt anderwärts, z. B. auf der Elbe, betrieben wird, sondern es ist immer nur der oberhalb des Schleppers liegende Teil im Wasser, der bei jeder Fahrt aufgehoben und eingeholt wird. Wollte man das Seil im Flußbett liegen lassen wie die Kette in der Elbe, so würde es, weil die Rhone sehr stark Geschiebe führt, bald versanden und nicht mehr aufgehoben werden können. Freilich hat diese Art der Schlepperei in Absätzen den Nachteil, daß die Uebergabe des Schleppzuges von einem Schlepper zum anderen nicht ohne Schwierigkeiten zu bewerkstelligen ist. Anderseits werden dadurch die besonderen Maß-

nahmen entbehrlich, die z. B. auf der Elbe nötig sind, um ein Kreuzen eines zu Berg fahrenden Schleppers mit einem auf der Talfahrt befindlichen zu ermöglichen.

Einen schweren Schlag für die Schiffahrt auf der Rhone bedeutete der Wettbewerb der Eisenbahn. Kurz vor Eröffnung der in Frage kommenden Strecken, im Jahre 1846, hatte die Rhone erst ihre Bedeutung für den Verkehr zwischen der Küste und dem Binnenlande gezeigt. In jenem Jahre hatte Frankreich nämlich eine Mißernte, die Hungersnot zur Folge hatte. Um ihr zu steuern, wurde über das Mittelländische Meer russisches Getreide in großen Mengen eingeführt, das dann auf der Rhone weiter in das Innere des Landes befördert wurde. Aber selbst der Umstand, daß die Rhone damals als Retter in der Not gepriesen wurde, konnte nicht verhindern, daß die Eröffnung der Eisenbahnen für den Schiffsverkehr auf ihr verderblich wurde. Die Eröffnung der Strecke Avignon—Marseille im Jahre 1848 hatte noch keinen merklichen Einfluß auf den Rhoneverkehr; es entfiel nur ein Teil des Verkehrs auf der Flußstrecke von Avignon bis Arles, der sonst den Wasserweg benutzt hatte, nun aber in Avignon auf die Eisenbahn überging. Als aber in den Jahren 1854 und 1855 die Fortsetzungen der Eisenbahn bis Valence und Lyon eröffnet wurden, wurde der Verkehr sehr stark auf die Eisenbahn abgelenkt, die ja vor der Schiffahrt immer den Vorzug der Schnelligkeit und der Regelmäßigkeit hat. Der Rhoneverkehr sank von 1855, wo er ohne Flößerei 559 000 t betragen hatte, auf 463 000 t im Jahre 1856 und auf 210 000 t im Jahre 1859, stieg dann wieder auf 326 000 t im Jahre 1875, aber nur um dann weiter stark abzunehmen, so daß 1880 nur noch ein Verkehr von 155 000 t vorhanden war. Nur der Kohlenverkehr behielt seine alte Bedeutung, ja, er nahm sogar zunächst noch zu. Von Givors gingen im Jahre 1855 390 000 t Kohlen zu Tal, und im übernächsten Jahre 1857 betrug ihre Menge noch 387 000 t. Die Hälfte davon war mit der Eisenbahn bis Givors befördert und dort auf das Schiff umgeladen worden. Im Jahre 1875 wurde die Eisenbahn St. Etienne—Givors über die Rhone hinweg bis Chasse verlängert, so daß nunmehr eine durchgehende Verbindung mit Marseille geschaffen war, und diese machte sofort ihren Einfluß auf den Kohlenverkehr zu Wasser bemerkbar: er fiel auf 162 000 t im Jahre 1858. Der Gesamtverkehr in diesem Jahre betrug nur noch 223 000 t. Im laufenden Jahrhundert hat sich der Verkehr wieder gehoben. Die Menge der von 1904 bis 1913 zwischen Lyon und Arles beförderten Güter ist aus der nachstehenden Zusammenstellung zu ersehen, sie betrug in den Jahren:

1904	201 545 t	1909	260 348 t
1905	289 191 t	1910	236 295 t
1906	249 089 t	1911	268 952 t
1907	266 931 t	1912	257 310 t
1908	260 973 t	1913	280 903 t

Am meisten hat die Personenschiffahrt unter dem Wettbewerb der Eisenbahn zu leiden gehabt. Sie war in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts sehr lebhaft, ging in der zweiten stark zurück und ist im Jahre 1904 ganz eingestellt worden.

Trotz der ungünstigen Verhältnisse bestanden auf der Rhone um die Mitte des 19. Jahrhunderts etwa 15 Schleppschiffahrtsunternehmungen, die aber alle mit großen wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten. Der Grund hierfür lag zum Teil in ihren mangelhaften Schleppern. In dieser Beziehung trat eine Besserung durch die Einführung des Schleppdampfers mit dem Greifrad ein, doch war diese Besserung, wie schon erwähnt, nicht von Dauer, einerseits wegen der zunehmenden Vertiefung des Fahrwassers infolge der fortschreitenden Regulierung, anderseits wegen der häufigen Schäden, die an den Greifradschleppern auftraten und deren Beseitigung schwierig und kostspielig war. Die Vertiefung des Fahrwassers machte es namentlich bei Hochwasser, wo doch das Greifrad wegen der starken Strömung am nötigsten gebraucht wurde, immer schwerer, mit dem Greifrad die Flußsohle zu erreichen und auf ihr festen Halt zu finden. In den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts kaufte eine Gesellschaft, Bonnardel & Co., alle anderen Schiffahrtsunternehmungen auf der Rhone auf und nannte sich nunmehr Compagnie Générale de Navigation. Von 1885 bis 1892 stellte eine Studiengesellschaft Schleppversuche auf der Rhone an. Mit dieser verschmolz sich die Compagnie Générale und nahm nunmehr die Bezeichnung Compagnie Lyonnaise de Navigation an. 1894 vereinigte sie weiter die Compagnie Havre-Paris-Lyon mit ihren Betrieben und änderte ihren Namen nochmals: sie nannte sich nunmehr Compagnie Générale de Navigation Havre-Paris-Lyon-Marseille (H. P. L. M.). Sie stellte alsbald den Betrieb der Greifradschlepper ein und setzte an ihre Stelle die beschriebenen Seilschlepper. Sie benutzte bis 1913, wo neue, noch zu beschreibende Betriebsmittel eingesetllt wurden, acht Radschlepper (ohne Seil), deren Maschinen 800 bis 1000 PS leisteten. Zum Beladen mit Gütern dienten 64 Schleppkähne, von denen die neueren 500 t laden können; meist geht aber ihre Tragfähigkeit nicht über 300 bis 400 t hinaus. Ein Schlepper ohne Seil kann bei Hochwasser einen Kahn mit 330 t Ladung und einen leeren Kahn schleppen, wobei er 4 bis 5 km in der Stunde zurücklegt. An den Stromschnellen kann ebenfalls einer der Seilschlepper nur einen Kahn befördern, so daß der ganze Betrieb sehr zeitraubend, umständlich und daher kostspielig ist.

Außer den Schleppzügen waren im Jahre 1913 noch drei Lastdampfer im Betrieb, mit denen ein Eildienst zwischen den Uferstädten an der Rhone aufrechterhalten wurde. Ihre Maschinen leisten 500 bis 1000 PS. Die Schiffe sind 115 bis 135 m lang. Unterhalb Port-Saint-Louis endlich verkehren Schraubenschlepper mit Schleppkähnen besonderer Bauart, die den Verkehr mit Marseille vermitteln.

Mit diesem Schiffsbestand wurden jährlich auf der Rhone vor dem Kriege etwa 300 000 t Güter befördert, während die Paris-Lyon-Méditerrané-Eisenbahn zwischen Lyon und Marseille jährlich 6 000 000 t, also die zwanzigfache Menge befördert. Dieser große Unterschied lag zum Teil auch daran, daß die Leistungsfähigkeit der Transportmittel erschöpft war und die H. P. L. M. infolgedessen manchen lohnenden Transport ablehnen mußte. Infolgedessen war die Stadt Lyon und ihre Handelskammer darauf bedacht, der Rhone neuen Verkehr zuzuführen und damit den Handel und Verkehr des ganzen Tales neu zu beleben. Es wurde zu diesem Zwecke im Jahre 1911 die Société Lyonnnaise d'Etudes et d'Entreprise gegründet, die zunächst die Lieferung kräftiger Schlepper ins Auge faßte. Sie wurden ihr denn auch von der Schweiz aus zur Lieferung angeboten. Es gelang, die nötigen Mittel aufzubringen und wieder eine neue Gründung, die Compagnie Lyonnaise de Navigation et de Remorquage, bestellte eine neue Flotte. Die Mehrzahl dieser Schiffe ist noch vor dem Kriege geliefert worden, nämlich drei Radschlepper, zwei Schraubenschlepper und 36 eiserne Schleppkähne.

Die Radschlepper, deren Rumpf vollständig aus Stahl besteht, sind 72 m lang; ihre Breite beträgt 8,6 m ohne die Radkasten und 18,1 m mit ihnen. Mit 20 t Kohlen an Bord haben sie 1,05 m Tiefgang, mit 70 t 1,15 m. Sie sind mit Verbundmaschinen mit Ueberhitzung ausgerüstet, die regelmäßig 1000 PS, im Notfall das Doppelte leisten können. Beim Entwurf der Maschinen ist besonderer Wert auf die schnelle Umsteuerbarkeit gelegt worden, was wegen der vielen Krümmungen von besonderer Bedeutung ist.

Wegen der starken Strömung mußten auch besonders kräftige Anker vorgesehen werden. Neben den gewöhnlichen Ankern ist daher noch ein besonderer Pfahlanker eingebaut; er besteht aus einem nahezu senkrechten, längsverschieblichen Pfahl, der mit Hilfe einer Zahnstange in die Flußsohle eingedrückt werden kann und so das Schiff verankert.

Die Schraubenschlepper sind in Holland angekauft worden und bieten nichts Bemerkenswertes.

Die 36 Schleppkähne sind 65 m lang und 7,90 m breit. Mit 625 t Ladung haben sie 1,80 m Tiefgang.

Nach den Lieferungsbedingungen sollte jeder Schlepper auf den Strecken Arles-Pont-Saint-Esprit und Tournon—Lyon vier Kähne mit 2500 t Ladung befördern können, auf der Strecke Pont-Saint-Esprit—Tournon sollte dieser Schleppzug geteilt werden. Die Geschwindigkeit sollte sowohl für den ganzen, wie für den halben Schleppzug 4 bis 5 km in der Stunde betragen. Die Probefahrt, die allerdings nur mit drei Kähnen mit 1875 t Tragfähigkeit und 1420 t Belastung vorgenommen wurde, konnte bei ziemlich hohem Wasserstand ohne Teilung des Schleppzuges vor sich gehen. Die Fahrt von Beaucaire bis Lyon dauerte 48 Stunden, so daß sich bei einer Entfernung von 268 km eine mittlere Stundengeschwindigkeit von 5,6 km ergibt. Der neue Schlepper hat also seine Probefahrt gut bestanden, und man hofft, daß die neue Flotte der Rhoneschiffahrt neues Leben zuführen wird. Namentlich erwartet man auch, daß mit den neuen Schiffen ein wirtschaftlicherer Betrieb möglich sein wird, so daß die Frachtsätze herabgesetzt werden können. Die beförderten Güter bestehen zu einem großen Teil aus Wein, der aus Südfrankreich und Algier kommt, und aus Düngemitteln. Wenn sich diese Hoffnungen erfüllen, wird auch die Einfuhr von russischem und rumänischem Getreide nach Frankreich wesentlich gefördert werden. Von diesen geht jetzt ein großer Teil zur See bis Antwerpen und wird dort nach Umladung über die belgischen und französischen Kanäle nach Lyon gebracht. Dieser Weg war zu den alten Frachtsätzen billiger, als wenn das Getreide in Marseille umgeladen und von da auf der Rhone aufwärts befördert wurde. Von den neuen Frachtsätzen erwartet man eine Ablenkung beträchtlicher Frachtmengen auf die Rhone, und es wird so die Gründung neuer gewerblicher Unternehmungen in ihrem Tal möglich werden, die ihre Rohstoffe auf dem Wasserweg beziehen. Ob diese Hoffnung erfüllt wird, kann heute noch nicht gesagt werden; der Krieg hat die Verkehrsverhältnisse in Frankreich so stark beeinflußt, daß erst die Wiederkehr des Regelzustandes abgewartet werden muß, ehe in dieser Beziehung ein Urteil abgegeben werden kann.

Im Zusammenhang mit der Ausstellung, die im Frühjahr 1914 in Lyon eröffnet worden ist, sollte auch der seit 1904 ruhende Personenverkehr auf der Rhone wieder aufgenommen werden. Die Talfahrt von Lyon bis Avignon sollte acht Stunden, die Bergfahrt einen Tag dauern. Vereinbarungen mit der Paris-Lyon-Méditerrané-Eisenbahn sollten eine wahlweise Benutzung von Schiff und Eisenbahn auf einzelnen Teilen dieser Strecke erleichtern. Auch hier wird der Krieg die Pläne der Unternehmer erheblich durchkreuzt haben.

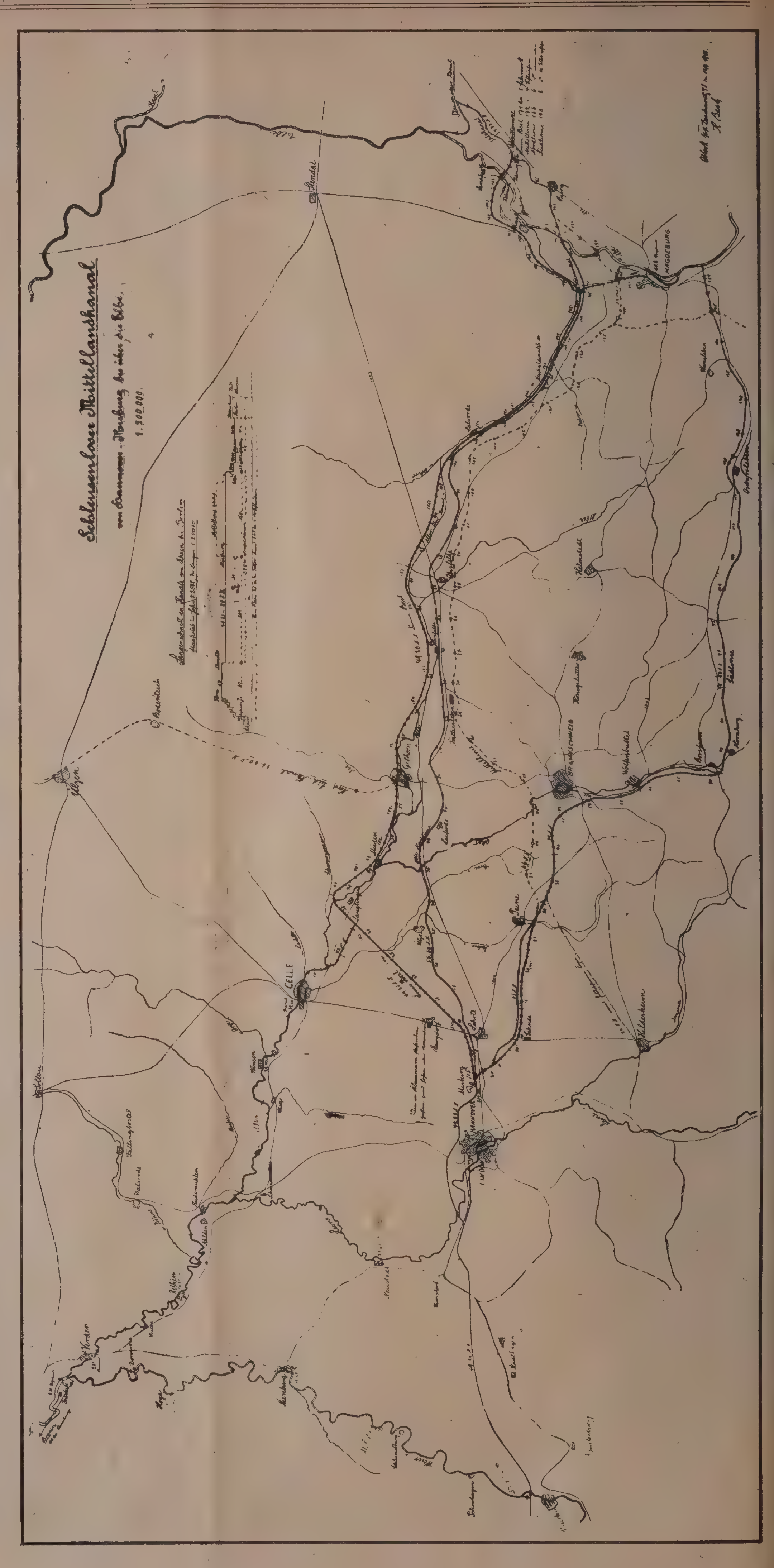
Der Krieg hat namentlich die Leistungsfähigkeit der französischen Eisenbahnen stark herabgesetzt, und darunter haben die

Strecken auf beiden Ufern der Rhone besonders zu leiden gehabt. Um den so verursachten Ausfall wieder auszugleichen, ist die Schiffahrt auf der Rhone in weitgehendem Umfang herangezogen worden, und der Verkehr auf ihr hat sich infolgedessen im Laufe des Krieges sehr erheblich vermehrt. Hieraus darf auf eine dauernde Zunahme des Schiffsverkehrs auf der Rhone natürlich nicht geschlossen werden.

Die Bedeutung des Schiffsverkehrs auf der Rhone liegt, wie aus mehreren Andeutungen in den vorstehenden Darlegungen schon hervorgeht, in der Verbindung mit dem Hafen von Marseille, der allerdings noch in einiger Entfernung von der Rhonemündung gelegen ist. Ebenso wie aber der Rhone ein großer Seehafen an ihrer Mündung fehlt, leidet Marseille darunter, daß es keine gute Verbindung mit einer Binnenwasserstraße hat. Um zur Rhone, der nächstgelegenen derartigen Straße zu gelangen, mußte entweder Port de Bouc, das am Ausgang eines bei Arles in die Rhone mündenden Seitenkanals liegt, oder Port-Saint-Louis an der Rhonemündung zur See erreicht werden. Die Schiffe, die diesen Verkehr bedienen, können aber häufig bei schwerem Seegang nicht verkehren, und beide Häfen können größere Fahrzeuge, die jedem Seegang gewachsen sein würden, nicht aufnehmen. Es ist deshalb schon im 16. Jahrhundert, dann wieder Anfang und Mitte des 19. Jahrhunderts eine Verbindung zwischen Marseille und der Rhone geplant gewesen, die es ermöglicht, dass die Fahrzeuge des Binnenverkehrs bis Marseille durchgehen. Die Eröffnung der Eisenbahn Paris—Marseille ließ diese Pläne wieder in Vergessenheit geraten, und erst als man erkannte, daß die Binnenschiffahrt auch neben dem neuen Verkehrsmittel ihre Berechtigung hat, lebte der Plan, Marseille mit der Rhone durch eine Binnenwasserstraße zu verbinden, wieder auf.

Der Kanal Marseille—Arles ist 82 km lang. Er verläuft auf den ersten 5 km seiner Länge an der von Marseille nach Norden hinziehenden Küste; auf dieser Strecke ist er vom freien Meer durch einen Steindamm abgetrennt. Dann wendet er sich scharf landeinwärts nach dem großen Bodden (étang) von Berre, dessen Südküste er bis Martigues folgt. Hier schließt er an einen bestehenden Kanal, der nach Port de Bouc führt, an und benutzt von dort wieder den alten Seitenkanal der Rhone, in der er in Arles einmündet. Während aber der alte Kanal ein Schleusenkanal war, geht der neue in Meereshöhe durch, so daß neben erheblicher Vergrößerung der Abmessungen auch eine beträchtliche Vertiefung des alten Kanalbettes nötig war. Diese Arbeiten sind von 1908 bis 1912 ausgeführt worden. Auf dieser Strecke ist eine Wassertiefe von 2,50 m vorhanden, während in dem ersten Teil, bis zum Bodden von Berre, 3 m Wassertiefe vorgesehen sind. Hier sollen nämlich auch kleinere Seefahrzeuge verkehren können, um von Marseille auch in den Bodden von Berre gelangen zu können, der als Zufluchtshafen für Seeschiffe gedacht ist; er ist außer durch den neuen Kanal noch durch die schon genannte Verbindung von Port de Bouc her zugänglich, und für diese ist eine Wassertiefe von 7 m maßgebend, um auch großen Seeschiffen den Zugang zu ermöglichen.

Die erste Strecke des neuen Kanals zwischen Marseille und dem



See von Berre begreift ein Bauwerk von eigenartiger Bedeutung in sich, nämlich den Kanaltunnel von Rove. Er ist der längste Kanaltunnel in Frankreich, und wenn auch seine Länge, 7266 m, von anderen Tunneln weit übertroffen wird, so hat er doch einen Querschnitt, der den anderer Tunneln bei weitem überragt: seine größte Breite beträgt nämlich 22 m, seine größte Höhe 14,6 m. Dieser Querschnitt ist ungefähr sechsmal so groß wie derjenige eines zweigleisigen Eisenbahntunnels. Die auszubrechenden Felsmassen machen ungefähr 2 200 000 cbm aus. An ihn schließt sich auf der Landseite noch ein nahezu 2 km langer Einschnitt von bis zu 30 m Tiefe an, aus dem noch 1 200 000 cbm Massen zu gewinnen sind.

Von dem neuen Kanal Marseille—Arles verspricht man sich eine Befruchtung des Verkehrs im Hafen von Marseille, und eine solche Befruchtung wird zurzeit für sehr nötig gehalten. Obgleich nämlich die Schiffahrt im Mittelmeer früher viel größere Bedeutung hatte als diejenige an der Küste des Atlantischen Ozeans, sind doch in den letzten Zeiten die Häfen des Mittelmeeres in ihrer Bedeutung hinter denen an der Küste des Atlantischen Ozeans wesentlich zurückgeblieben. Namentlich haben die Häfen von Hamburg, Antwerpen und Rotterdam diejenigen von Marseille und Genua bei weitem überflügelt, obgleich durch die Eröffnung des Suezkanals und die dadurch geschaffene Verbindung nach dem Osten durch das Mittelmeer der Verkehr in letzterem sehr gefördert worden ist. Die für das Innere Frankreichs und für die Schweiz aus dem Osten eingehenden Güter ziehen z. B. merkwürdigerweise den Weg über die Häfen des Atlantischen Ozeans der Benutzung der Mittelmeerhäfen vor. Die Schiffe, die derartige Güter bringen, legen in Marseille nur flüchtig an, umfahren dann die Westspitze von Europa und löschen ihre Ladung erst in den deutschen, holländischen oder belgischen Häfen; von hier werden die Güter mit der Eisenbahn und auf den Binnenwasserstraßen wieder in der Richung nach Süden und Osten, also in der Richtung, aus der sie gekommen sind, weiter verteilt. Der Grund, weshalb man diesen teuren und zeitraubenden Umweg wählt, ist wohl in erster Linie darin zu suchen, daß die westlichen Häfen Europas bessere Verbindungen mit dem Binnenlande haben, namentlich durch Wasserstraßen, als die südlichen. Von der Entwicklung der Schiffahrt auf der Rhone und ihrer Verbindung mit Marseille erwartet man bei Wiederkehr des regelmäßigen Friedensverkehrs eine beträchtliche Ablenkung des Verkehrs von den westlichen Häfen auf denjenigen von Marseille. Ueberdies erwartet man, daß mit der Hebung des Verkehrs im Hafen von Marseille, auf dem Kanal von Marseille nach Arles und auf der Rhone sich auch die Industrie in jenen Gegenden entwickeln wird, daß also gewerbliche Anlagen entstehen werden, die ihre Rohstoffe auf dem Wasserweg beziehen werden. Um solche Ansiedlungen zu ermöglichen und zu fördern, bedürfte es noch der Beschaffung der nötigen Kraft für ihren Betrieb, und auch in dieser Beziehung bestehen Pläne, die die Wasserkraft der Rhone zur Erzeugung von Elektrizität ausnutzen wollen. Hier kommt neben dem Unterlauf der Rhone namentlich auch ihr oberer Teil in Frage, und es wird erwogen, mit Hilfe einer großen Talsperre im Oberlauf der Rhone so viel Elektrizität zu erzeugen, daß sogar Paris von dort aus mit Strom versorgt werden kann. Hand in Hand damit gehen weitere Pläne, die auch den Oberlauf der Rhone schiffbar machen wollen. Dann werden, sagt ein französischer Bericht über diese Pläne, die Erzeugnisse der Levante und des fernen Ostens, das Getreide von Odessa, das Petroleum von Baku, der Wein, die Phosphate und sonstigen Mineralien, die Wolle von Algier und Marokko nicht mehr den Weg über Genua und den Simplon, auch nicht über Rotterdam und den Rhein hinauf nach der Schweiz und dem sonstigen Innern von Europa gehen, sondern von Marseille die Rhone hinauf geschafft werden und durch Frankreich ihr Ziel in Mitteleuropa erreichen. Ehe es so weit kommt, wird die Rhone noch manches Jahr in ihrem jetzigen Zustande dahinfließen. Etwas mehr Aussicht auf Verwirklichung hat ein anderer Entwurf, dessen Durchführung allerdings auch durch den Umfang der dabei auszuführenden Arbeiten wesentlich erschwert werden wird, nämlich die Schaffung eines Seitenkanals der Rhone von Lyon bis Arles. Dieser würde 270 km lang werden, wovon 162 km in der Geraden, 108 km in Krümmungen bis herab zu 500 m Halbmesser zu liegen kommen würden. Er soll zunächst dem rechten Rhoneufer folgen, dann die Rhone auf einer Kanalbrücke überschreiten und auf dem linken Ufer bei Arles den Anschluß an den Kanal nach Marseille finden. Neben einer Anzahl von Tunneln und der schon erwähnten Kanalbrücke über das Haupttal wird er den Bau von 28 Kanalbrücken über Nebenflüsse der Rhone, die zum Teil auch verlegt werden müßten, und von 31 Schleusen von 2 bis 7 m Höhe nötig machen. Schon diese kurze Aufzählung genügt, um zu zeigen, welche Schwierigkeiten bei der Durchführung dieses Planes zu überwinden sein werden, und obgleich Frankreich zu den Siegern im Weltkrieg gehört, wird doch geraume Zeit vergehen, ehe die nötigen Mittel für einen so umfassenden Bau aufgebracht werden können. Bis dahin braucht die Rheinschiffahrt den Wettbewerb der Rhone nicht zu fürchten. Daß aber Frankreich solche Pläne hegt und sie damit begründet, daß es mit ihrer Ausführung dem deutschen Verkehr Abbruch tun will, muß uns mit Stolz erfüllen. Deutschland ist also vor dem Kriege Frankreich in dieser Beziehung weit voraus gewesen, und es ist bezeichnend und gewährt uns eine Genugtuung, wenn in der Zeitschrift „La Nature“, die neben den bekannten Annales des ponts et chaussées und dem Génie civil als Quelle für vorstehende Darlegungen gedient hat, ein Bericht mit den Worten schließt: „Laßt uns die Mittel anwenden, die sich in den Händen der Deutschen bewährt haben; laßt uns ihre Verfahren anwenden, um unsere Flüsse auszunutzen! Die Eröffnung der Wasserstraße im Rhonetal muß unseren Häfen den Verkehr wiedergeben, der ihnen zugunsten des Auslandes entzogen worden ist.“

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Die Mitwirkung der Arbeitnehmer bei Entlassungen.

Die Entlassung von Angestellten und Arbeitern war bisher in das freie Ermessen des Arbeitgebers gestellt. Erst durch die Verordnungen vom 4. und 24. Januar 1919 über Einstellung, Entlassung und Entlohnung gewerblicher Arbeiter und Angestellten während der Zeit der wirschaflichen Demobilmachung, war eine Mitwirkung der Arbeiter und Angestellten nur für den Fall vorgesehen, wenn für einen neu einzustellenden Kriegsteilnehmer andere Kräfte entlassen werden mußten. Bei der Auswahl der zu entlassenden Personen waren bestimmte Rücksichten auf die Betriebsverhältnisse, Ersetzbarkeit, Lebens- und Dienstalter, Familienstand usw. zu nehmen, und damit Willkürlichkeiten vorgebeugt wird, waren die zur Entlassung kommenden Arbeitnehmer im Benehmen mit der Arbeiter- und Angestelltenschaft zu bestimmen. Kam eine Einigung nicht zustande, so hatte die zuständige Schlichtungsstelle eventuell unter Anrufung des Demobilmachungskommissars zu entscheiden.

Diese früheren Gesetze sind jetzt fast durchweg durchgeführt. Dafür ist durch ein neues Gesetz vom 28. 3. 1919 über die Freimachung von Arbeitsstellen während der Zeit der wirtschaftlichen Demobilmachung die Frage erneut von größter Bedeutung geworden. Diese Verordnung vom 28. 3. 1919 gibt dem Demobilmachungsausschuß die Befugnis, zur Bekämpfung von erheblicher Arbeitslosigkeit die Freimachung von Arbeitsstellen anzuordnen, und zwar können nach Anordnung des Ausschusses diejenigen Arbeitnehmer entlassen werden, die entweder nicht auf Erwerb angewiesen und auch bei Kriegsausbruch nicht erwerbstätig waren, oder die während des Krieges aus einem andern Ort zugezogen sind (mit gewissen Ausnahmen) ferner Land-, Forst- und Bergarbeiter, sowie Gesinde.

Nach Anordnung des Demobilmachungsausschusses hat der Arbeitgeber dem zu entlassenden Arbeitnehmer zu kündigen; vor der Kündigung ist aber die Vertretung der Arbeiter- oder Angestelltenschaft zu hören.

Was bedeutet es nun, daß z. B. der Arbeiter- oder Angestelltenausschuß zu hören ist?

Irgendeinen maßgebenden Einfluß haben diese Arbeitnehmervertretungen nicht. Das mag überraschend sein und dem Geiste des Gesetzes kaum entsprechen, aber nach dem klaren Wortlaut des Gesetzes ist der Arbeitgeber nur befugt, die Arbeitnehmer zu hören, aber nicht verpflichtet, ihre Wünsche zu berücksichtigen. Wenn also der Arbeitgeber andere Personen entlassen will, als die Arbeiter- oder Angestelltenschaft es für richtig hält, so entscheidet nur der Arbeitgeber, und es ist nicht einmal eine Beschwerde an den Demobilmachungsausschuß oder den Demobilmachungskommissar vorgesehen. Immerhin wird wohl schwerlich ein Arbeitgeber sich mit den Interessen seiner Arbeitnehmer so in Widerspruch setzen, andererseits hat er die Pflicht, Willkürlichkeiten der Arbeitnehmer entgegenzutreten.

Wenn z. B. angeordnet ist, daß die Hälfte der zugezogenen Arbeitnehmer zu entlassen ist, und die Arbeitnehmer verlangen, daß zunächst alle nicht sozialdemokratisch organisierten Arbeiter entlassen werden, so darf der Arbeitgeber einem solchen Verlangen nicht stattgeben, das widerspräche dem demokratischen Prinzip der Gegenwart.

Eine andere Frage ist es, ob der Arbeitgeber den Vorschlägen der Arbeiter- und Angestelltenschaft stattzugeben berechtigt ist.

Man stelle sich den Fall vor, daß die Arbeitnehmer der Meinung sind, bestimmte Personen fallen nicht unter die Entlassungspflicht, weil sie beispielsweise zu den auf Erwerb angewiesenen Personen gehören. Der Arbeitgeber wird dadurch nicht gedeckt. Es darf nicht aus Nachgiebigkeit gegenüber seinen Arbeitnehmern gegen das Gesetz verstossen werden, der Arbeitgeber würde sich sogar unter Umständen strafbar machen. Immerhin wird es in solchen Fällen zweckmässig sein, wenn der Arbeitgeber, statt eigenmächig zu handeln, zum mindestens unter Darlegung der Verhältnisse eine Auskunft des Demobilmachungsausschusses einfordert.

Nun der umgekehrte Fall: Die Arbeitnehmer verlangen die Entlassung zunächst aller Nicht-Sozialdemokraten. Ich zweifle nicht daran, daß der Entlassene, der durch einen derartigen Beschluß benachteiligt ist, sogar Schadensersatzansprüche geltend machen kann, weil der Arbeitgeber durchaus die Pflicht hat, gerecht zu verfahren. Der Arbeitgeber kann sich nicht damit entschuldigen, daß er nur nach Weisung seiner Arbeitnehmer gehandelt hat. Er ist zum Schadensersatz verpflichtet, kann allerdings gegenüber seiner Arbeiterschaft unter Umständen seinerseits wieder Ansprüche auf Uebernahme der Schadensersatzpflicht geltend machen. Rechtsanwalt Dr. E. Eckstein, Berlin.

Kleine Mitteilungen

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Mai 1919. Das „Reichsarbeitsblatt“ veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Mai:

In dem Betriebe der Neckarschiffahrt sind auch im Berichtsmonat keine Störungen eingetreten. Bei dem augenblicklichen Wasserstand können aber nur zwei Drittel der Tragfähigkeit der Schiffe ausgenutzt werden. Die noch vorhandenen Arbeitslosen werden von den Gemeinden beschäftigt.

Für die Rheinschiffahrt wird berichtet, daß die Nachwirkungen des Ende April erloschenen Bergarbeiterstreiks im rheinisch-westfälischen Bezirk noch bis in die letzte Woche des Mai fühlbar gewesen sind. Der Versand von den Zechen zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen und auch die Ankünfte aus dem Rhein-Herne-Kanal waren Anfang des Monats äußerst gering. Da ferner mit den zuerst wieder geförderten Kohlen die Eisenbahn, die Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke zunächst versorgt werden mußten, konnte der gewaltige Leerraum, welcher sich in den letzten Wochen in den Duisburg-Ruhrorter Häfen und im Kanal angesammelt hatte, bei weitem nicht voll ausgenutzt werden. Der Frachten- und Schleppmarkt war daher sehr gedrückt. Der Schiffsversand rheinaufwärts ist, zumal auch die Bunkerkohle fehlt, unter den gegebenen Verhältnissen außerordentlich schwach. Wohl noch nie hat der günstige Wasserstand in einem der besten Schiffsmonate so wenig ausgenutzt werden können als zurzeit. Gegen Ende des Monats war eine langsame Steigerung der Versandziffer festzustellen, und da einzelne Schiffe nach und nach für Reisen eingeteilt werden konnten, war es möglich, mit dem angesammelten Kahnraum allmählich etwas aufzuräumen. Frachten- und Schlepplöhne zogen schließlich unter dem Einfluß der sehr bedeutenden Kohlenpreiserhöhungen an. In den letzten Tagen des Mai hat sich sogar in Kanalkähnen wiederum ein Mangel bemerkbar gemacht. Alles in allem reichen jedoch die Kohlenzufuhren immer noch nicht zur Deckung des notwendigen Bedarfes aus.

Am Oberrhein waren der Hafen- und Flußverkehr, insbesondere im Main, rege und die Waggonbestellung befriedigend. Bei großer Nachfrage nach Schleppkraft wurden die Talschlepplöhne, wie bisher, immer noch mit 300 v. H. über den Normaltarif notiert.

Die Verkehrsverhältnisse auf der Elbe haben sich weiter gebessert; die Zufuhren von Lebensmitteln in Hamburg vermehrten sich ständig, so daß der Bedarf an Schiffsraum sich immer weiter steigerte. Es kam hinzu, daß infolge des zurückgehenden Wasserstandes die Beladungstiefe der Fahrzeuge entsprechend eingeschränkt werden mußte, wodurch sich der Bedarf an Raum erhöhte. Es machte sich daher notwendig, leeren Raum von der Mittel- und Oberelbe nach Hamburg zu schaffen, um so mehr, als es an Talgut noch immer mangelt. Namentlich macht sich das Fehlen von Talgut in Böhmen bemerkbar. Außer den Betriebskohlen für die Schiffahrtsgesellschaften kommen nur vereinzelt Frachtkohlenladungen zur Verschiffung, während sonstige Güter vollständig fehlen. Die an den böhmischen Plätzen leer werdenden Kähne müssen daher notgedrungen leer wieder zurückfahren und gehen zum größten Teile nach Hamburg, wo Raum dringend gebraucht wird.

Auf den Märkischen Wasserstraßen war der Verkehr im Mai hinsichtlich der Kohlenzufuhren aus Schlesien mittleren Umfangs, während derjenige in Ruhrkohlenkoks sich nach Lage der Arbeitsverhältnisse im Westen nur sehr langsam besserte. Die Beschäftigung in der Beförderung anderer Massengüter war schwach; im Stückgutverkehr, der auf bestimmten Strecken noch zwangsweise dem Wasserweg zugewiesen ist, scheint sich die allmähliche Wiederkehr geordneter Verhältnisse im Bahnverkehr geltend zu machen. Die regelnde Tätigkeit des Schiffbetriebsverbandes der Märkischen Wasserstraßen hat sich kürzlich dem Versand von Braunkohlenbriketts ab Königswusterhausen zugewandt. Die Personenschiffahrt gelangte in beschränktem Umfange wieder zur Aufnahme.

Von den Berliner Wasserstraßen. Die Oberschleuse des Landwehrkanals ist für den Schiffsverkehr von Mittwoch, den 25. Juni, ab wieder freigegeben. Geschleust wird an den Wochentagen von 6 Uhr vormittags bis 7 Uhr nachmittags, an den Sonn- und Feiertagen von 8 bis 10 Uhr vormittags. Vom gleichen Tage ab wird an der Köpenicker Schleuse wieder an den Wochentagen von 8 bis 12 und 2 bis 6 Uhr und an den Sonn- und Feiertagen von 8 bis 10 Uhr vormittags geschleust. — Die unter dem 4. August 1914 erlassene Polizeiverordnung betreffend Abänderung der Vorschriften über die Benennung der Schiffe auf den dem Polizeipräsidenten von Berlin unterstellten Wasserstraßen für die Dauer des Krieges wurde jetzt außer Kraft gesetzt. Es gelten wieder die Vorschriften der Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung vom 15. Oktober 1899.

Arbeitsgemeinschaft der Elbe-Schiffer-Vereine. Zu den Friedensforderungen der Entente, die in ihrer Durchführung den Zusammenbruch der deutschen Binnenschiffahrt bewirken würden, nahm die Arbeitsgemeinschaft der Elbe-Schiffer-Vereine in folgender Entschließung Stellung:

„Die geforderte Internationalisierung der Elbe bedeutet eine unbegründete Entrechtung der Uferstaaten zugunsten fremder, nicht zu den Elbeuferstaaten gehöriger Mächte. Die bisher geltende Wiener Kongreßakte und die Elbeschiffahrtsakte haben sich ein Jahrhundert hindurch bewährt und werden nach geringen Abänderungen auch weiterhin genügen.

Der Auslieferung eines erheblichen Teiles unserer neuesten Binnenschiffe sowie auch der Gleichberechtigung fremder Mächte in bezug auf Abgaben, Hafenbenutzung und dergleichen darf keinesfalls zugestimmt werden, denn die Annahme der diesbezüglichen Bestimmungen würde die deutsche Elbeschiffahrt ihrem sicheren Zusammenbruch zuführen.

Desgleichen ist die verlangte internationale Elbekommission von vier deutschen und sechs ausländischen Mitgliedern völlig unannehmbar. Bei dieser Zusammenstellung ist das deutsche Mitbestimmungsrecht von vornherein illusorisch. Nur die Uferstaaten dürfen in dieser Kommission vertreten sein, denn Deutschland muß auf Strömen, die zum größten Teil durch deutsches Land fließen, überwiegenden Einfluß haben und hinsichtlich des Strombaues, der Ausnutzung der Wasserkräfte und der Tarife Herr im eigenen Hause sein.

Die Arbeitsgemeinschaft der Elbe-Schiffer-Vereine protestiert daher mit aller Entschiedenheit gegen die von der Entente beabsichtigte Vergewaltigung und Knebelung der deutschen Binnenschiffahrt und erwartet mit Bestimmtheit, daß sich unsere Friedensunterhändler in unnachgiebiger Weise gegen das maßlose Ansinnen der Entente auflehnen und die deutsche Binnenschiffahrt vor dem sonst unvermeidlichen Untergang bewahren werden.“

Allgemeine Geltung eines Tarifvertrages. Unter dem 23. Juni 1919 ist auf Bl. 10 des Tarifregisters des Reichsarbeitsministeriums eingetragen worden:

Die zwischen dem Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe E. V. in Hamburg, dem Deutschen Transportarbeiterverband, Mitgliedschaft Binnenschiffer und Flößer der Elbe, Oder und Märkischen Wasserstraßen, und dem Zentralverband der Maschinisten und Heizer sowie Berufsgenossen Deutschlands (Elbe, Oder, Havelschiffahrt) in Berlin am 26. Februar 1919 abgeschlossene Vereinbarung über die Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Schiffsmannschaften im Bereich des Stettiner Hafens wird gemäß § 2 der Verordnung vom 25. Dezember 1918 (Reichs-Gesetzbl. 1456) für den Bereich des Stettiner Hafens für allgemein-verbindlich erklärt. Die allgemeine Verbindlichkeit beginnt mit dem 1. Juli 1919. Das Tarifregister und die Registerakten können im Reichsarbeitsministerium, Berlin NW 6, Luisenstraße 33/34, Zimmer 70 b, während der regelmäßigen Dienststunden eingesehen werden. Arbeitgeber und Arbeitnehmer, für die der Tarifvertrag infolge der Erklärung des Reichsministeriums verbindlich ist, können von den Vertragsparteien einen Abdruck des Tarifvertrages gegen Erstattung der Kosten verlangen.

Persönliche Ansprüche gegen den Schiffseigner. Vom Oberlandesgericht Hamburg ist, wie wir dem „Recht“, Hannover, Nr. 981, entnehmen, zu den §§ 102, 114, 117 B.-Sch.-G. eine Entscheidung vom 17. März 1919 (Bf. 4, 199—18) ergangen, welche besagt, daß der persönliche Anspruch, der infolge Aussendung des Schiffes zu einer neuen Reise gegen den Schiffseigner entsteht, ein rein obligatorischer ist, und mit dem Schiffsgläubigerrecht keine rechtliche Einheit in dem Sinne bildet, daß der durch den § 114 geschaffene Anspruch zu dem dinglichen Recht in dem Verhältnis einer durch Pfandrecht gesicherten Forderung steht. Beide Ansprüche bestehen vielmehr nebeneinander. Und wie sie sich in ihrem Ziele unterscheiden, so sind auch die anspruchsbegründenden Tatsachen nicht die gleichen: bei dem Anspruche auf § 114 muß die Tatsache des Hinaussendens auf neue Reisen hinzukommen, so daß in Wahrheit zwei voneinander unabhängige Ansprüche des Geschädigten gegeben sind, möge auch ihre Entstehung aus einem Schuldverhältnis herrühren. Wie daher die beiden Ansprüche nebeneinander bestehen, so können sie auch unabhängig voneinander geltend gemacht werden. Die Erhebung des einen Anspruchs unterbricht infolgedessen nicht die Verjährung des anderen. Eine Wechselwirkung der Verjährung zwischen dinglichem und persönlichem Anspruch anzunehmen, dazu bietet das Gesetz keinen Grund. Zwar ist in § 902 HGB. bestimmt, daß die Verjährung des dinglichen Rechts als Begleitwirkung auch diejenige des persönlichen Anspruchs nach sich zieht; aber im Binnenschiffahrtsgesetz findet sich eine solche Vorschrift nicht.

Rußland und seine Wasserstraßen. Ueber die Wasserstraßen des russischen Reiches und ihre weitere Ausbildung und Entwickelung haben wir bereits mehrfach unseren Lesern Mitteilungen gemacht; wir erinnern an den Ostsee-Schwarze-Meer-Kanal und an den Wolga-Ob-Kanal. Neuerdings taucht der Plan auf, die Newa von St. Petersburg aufwärts bis zum Ladoga-See für Seeschiffe befahrbar herzustellen. Wie wir in einer früheren Mitteilung ausgeführt haben, zerfallen die russischen Wasserstraßen in mehrere große Gruppen, wovon die erste, die nordöstliche, aus den Wasserstraßen der Stromgebiete der Wolga, der Dwina und der Newa mit den Seen Ladoga, Onega ud Ilman besteht. Nach den neuen Plänen soll nun die Newa von St. Petersburg bis zum Ladogasee durch weiteren Ausbau anscheinend durch Stauanlagen und Schleusen auf eine Tiefe von 6,0 m gebracht und für

Ostseeschiffe befahrbar hergestellt werden. Es würde dadurch gegenüber der bisherigen Beförderung ermöglicht werden, die in den den Lagogasee umgebenden Gebieten vorhandenen Mengen an Hölzern aller Art, Erzen und anderen billiger in den Verkehr zu bringen und diesen dadurch außerordentlich zu beleben. Es würde bei der Durchführung dieser Absicht aber ferner auch möglich sein, durch weiteren Ausbau des Swinflusses auf eine entsprechende Tiefe den Onegasee anzuschließen und die an ihm vorhandenen Holz- und Mineralienmengen an den Verkehr heranzubringen. Ein Ausbau der genannten Wasserstraßen in dem gedachten Sinne wäre aber nicht nur für Rußland, sondern auch für das gesamte Ostseegebiet und damit für den deutschen Handel von nicht zu unterschätzender weittragender Bedeutung.

Regelung der Binnenschiffahrt der Niederlande. Zu dem in Kraft getretenen Binnenschiffahrtsgesetz ist nunmehr eine Ausführungsverordnung erlassen worden, die im „Staatscourant" vom 5. Februar veröffentlicht worden ist. Danach sind jetzt der Fahrtdienst und die Befrachtung in der niederländischen Binnenschiffahrt in der folgenden Weise geregelt: Verträge über den Gebrauch und die Befrachtung von Binnenschiffen dürfen in Zukunft — von Ausnahmefällen abgesehen — nur noch dann abgeschlossen werden, wenn das betreffende Fahrzeug in die Fahrtdienststelle eingetragen ist, eine an der Schifferbörse geführte Liste, in die die Schiffer in der Reihenfolge, in der sie sich melden, vorgemerkt werden. Der Frachtsatz darf eine festgesetzte Tarifhöhe nicht überschreiten. Diese Vorschriften finden nur dann Anwendung, wenn es sich um die Beförderung von bestimmten Gütern handelt, die in Artikel 2 der Verordnung einzeln aufgezählt sind. Ihre Nichtbeachtung hat zur Folge, daß dem Zuwiderhandelnden vom Minister das Recht entzogen werden kann, sein Fahrzeug zu benutzen oder benutzen zu lassen. Zur Durchführung der Verordnung ist das Land in fünf Kreise geteilt. Jeder Kreis wieder ist in eine Anzahl Schifferbörsenbezirke zerlegt, die mehrere Gemeinden umfassen. Durch die Eintragung in die Fahrtdienstliste wird für den Schiffer die Verpflichtung begründet, die Fahrt in der in der Liste oder von dem Inspekteur voor de Binnenschippery festgesetzten Reihenfolge auszuführen. Zuwiderhandlungen werden vom Minister dadurch geahndet, daß der Betreffende für eine gewisse Zeitdauer von der Einschreibung in die Fahrtliste ausgeschlossen wird. Ein besonderer Abschnitt der Verordnung ist der „Beurtvaart" gewidmet. Unter „Beurtvaart" versteht die Verordnung die Unterhaltung einer geregelten Güterbeförderung zu Wasser zwischen bestimmten Ortschaften unter Einhaltung eines festgesetzten Fahrtweges und zu von vornherein bestimmten Zeiten. Unter „Beurtdienst" wird jede Unternehmung verstanden, die in „Beurtvaart" Güter befördert. Die Einschreibung zum „Beurtdienst" erfolgt auf Antrag bei dem Minister unter genauer Angabe der Fahrzeuge, die für den „Beurtdienst" benutzt werden sollen. Durch die Einschreibung wird der Eingetragene verpflichtet, keine anderen Fahrzeuge für den „Beurdienst" zu benutzen als die von ihm angegebenen. Er darf ferner die Fahrtwege und Fahrzeiten nur mit Zustimmung des Ministers ändern. Die von ihm für den „Beurtdienst" angegebenen Schiffe dürfen zu keinen anderen Fahrten als zu dem „Beurtdienst" benutzt werden. Für die im „Beurtdienst" fahrenden Schiffe hat er eine Fachliste zu führen. Bei der Einschreibung hat der Antragsteller eine bestimmte Summe als Bürgschaft zu hinterlegen. Bei Nichteinhaltung der für die „Beurtvaart" geltenden Vorschriften kann der Minister diese Summe für verfallen erklären.

Gleichzeitig mit der Ausführungsverordnung ist im Staatsblatt Nr. 33 eine königliche Verordnung ergangen, durch die Abgaben für die Binnenschiffahrt festgesetzt worden sind. Danach werden Abgaben erhoben:

1. für die Eintragung eines Fahrzeuges in die Fahrtliste, und zwar nach dem Ladevermögen des Schiffes; durchschnittlich etwa ⅕ Cent für die Tonne. Außerdem
2. von dem Schiffer ½ v. H. der Bruttofracht und
3. für die Eintragung eines „Beurtdienstes" eine monatliche oder vierteljährliche Abgabe, deren Höhe sich nach der Zahl der auszuführenden Reisen bestimmt.

Die weltwirtschaftliche Lage. Die Nachrichtenabteilung des Reichsministeriums für wirtschaftliche Demobilmachung, die ursprünglich nur dieses Ministerium selbst über den Stand der wirtschaftlichen Lage auf dem laufenden zu halten hatte, bald aber auch bei dem ganzen Umkreis der an der Demobilmachung beteiligten Behörden und Wirtschaftsverbände die regelmäßige Versorgung mit Nachrichten wirtschaftlichen Inhalts übernahm, hat zur Vereinfachung ihres allgemeinen Dienstes zwei Druckschriftenreihen eingerichtet, die auch der Oeffentlichkeit zugänglich sind:

a) das täglich erscheinende Nachrichtenblatt „Die wirtschaftliche Demobilmachung",
b) die Sammelmappe „Die weltwirtschaftliche Lage".

Beide Veröffentlichungen werden auch nach der Auflösung des Reichsministeriums für wirtschaftliche Demobilmachung fortgeführt, und zwar von der Außenhandelsstelle III des Auswärtigen Amtes, Berlin SW 48, Verlängerte Hedemannstraße 8. Da aber — wie immer im einzelnen der Friede sich gestalten möge — die Auslandsverhältnisse von maßgebender Bedeutung für die deutsche Wirtschaft sind, so soll in Zukunft die Berichterstattung auf die internationalen Zusammenhänge besonderes Gewicht legen.

Die Erscheinungen der deutschen Wirtschaftsentwicklung werden ebenso regelmäßig unter den Bedingungen der Ein- und Ausfuhr betrachtet werden, als auch Vorgänge allgemein-internationaler Art behandelt werden sollen.

Das Nachrichtenblatt „Die wirtschaftliche Demobilmachung" erscheint sechsmal wöchentlich in einer Auflage von zurzeit etwa 50 000 Stück.

Es enthält amtliche Anordnungen und Bekanntmachungen, sowie in ausgedehntem Umfang Mitteilungen über die Weltwirtschaftslage, ferner Auszüge aus Zeitungen und Fachzeitschriften des Inlandes und Auslandes.

Die Sammelmappe „Die wirtschaftliche Lage" wurde bisher nur den Regierungen und wichtigsten Behörden zugestellt. Im Monat Mai beginnt die Ausgabe an alle in Betracht kommenden amtlichen Stellen, sowie an alle Verbände und Einzelinteressenten in der Industrie und Landwirtschaft, im Handel und Gewerbe. Auch für die Auslandsvertreter erschließt sich hier eine Quelle umfassender Art, sich über die deutschen Wirtschaftsverhältnisse und ihre internationalen Verknüpfungen fortlaufend zu unterrichten.

Die Mappe soll ein Handaktenstück für den Schreibtisch sein. Sie enthält:

a) Einzelnachrichten, Berichte über den gegenwärtigen Stand einzelner Wirtschaftszweige, sowie Schilderungen der wirtschaftlichen Lage in den einzelnen Gebieten Deutschlands und in fremden Ländern,
b) tabellarische Uebersichten,
c) graphische Darstellungen.

Bei den graphischen Darstellungen wird besonderer Wert darauf gelegt, einen Vergleich zu ermöglichen zwischen der Entwicklung

1. während des letzten Friedensjahres,
2. während des Krieges,
3. nach Abschluß des Waffenstillstandes.

Die Quellen, aus denen die Angaben stammen, sind auf den einzelnen Blättern angegeben.

Der Inhalt der Mappe wird durch regelmäßig wöchentlich erscheinende Nachträge ergänzt und fortlaufend erweitert. Wöchentlich erscheinen ein bis zwei Nachträge.

Diese Berichterstattung kann jedoch ihre vielseitige und verantwortungsvolle Aufgabe nur erfüllen, wenn sie weitgehend und bereitwillig sowohl von Behörden, als auch von Privaten durch Lieferung von Nachrichtenmaterial unterstüzt wird. Die Außenhandelsstelle bittet daher, ihr häufig und unaufgefordert kurze Nachrichten und statistische Angaben wirtschaftlichen Inhalts zuzusenden und die von der Außenhandelsstelle zur Versendung gelangenden schriftlichen Anfragen möglichst bald und ausführlich zu beantworten.

Besonderes Interesse besteht für alle im nachstehenden Inhaltsverzeichnis angegebenen Fachgebiete.

Um die Herstellungskosten der neuen, für Anfang Juli in Aussicht genommenen Auflage auf einen niedrigen Stückpreis herabzumindern, ist es erforderlich, die Auflage möglichst groß zu machen. Es wird daher gebeten, in größtem Umfang für die Verbreitung der Sammelmappe wirken zu wollen.

Die Bezieherkosten werden sich einschließlich der wöchentlich erscheinenden Ergänzungen auf 300 M für das Jahr stellen.

(Bestellungen sind zu richten an die Außenhandelsstelle des Auswärtigen Amts, Abt. Sammelmappendienst, Berlin SW 48, Verlängerte Hedemannstraße 8.)

Das Inhaltsverzeichnis der Sammelmappe „Die weltwirtschaftliche Lage" enthält die folgenden Hauptabschnitte: Einführung: Die Gesamtlage des Wirtschaftslebens. Abschnitt I: A. Landwirtschaft; B. Gartenbau. Abschnitt II: A. Forstwirtschaft; B. Meliorationen. Abschnitt III: A. Ernährung; B. Herstellung von Nahrungs- und Genußmitteln; C. Fischerei; D. Futtermittel. Abschnitt IV: A. Siedlungswesen; B. Wohnungswesen. Abschnitt V: A. Soziale Fürsorge; B. Gesundheitswesen. Abschnitt VI: A. Verwaltungs- und Rechtswesen in Beziehung auf das Wirtschaftsleben; B. Wehrwesen; C. Territoriale Fragen. Abschnitt VII: A. Arbeits- und Lohnfragen; B. Arbeitsmarkt, einschließlich Arbeitslosigkeit; C. Notstandsarbeiten. Abschnitt VIII: Handelsgewerbe. Abschnitt IX: A. Geldwesen; B. Finanzwesen; C. Finanzübersichten. Abschnitt X: A. Weltwirtschaft; B. Ein- und Ausfuhr. Abschnitt XI: Verkehr: Allgemeine Lage; Eisenbahnen; Schnellbahnen, Straßenbahnen; Kraftwagenverkehr; Flugverkehr; Binnenschiffahrt; Seeschiffahrt; Post, Telegraph und Fernsprecher, Funkentelegraphie; Verkehrsbestimmungen und Tarife. Abschnitt XII: Kohle und Kraft. Abschnitt XIII: Eisen und Stahl. Abschnitt XIV: Metalle (außer Eisen und Stahl.) Abschnitt XV: Metallverarbeitende Industrie; A. Maschinenbau; B. Kleineisen, Stahl- und andere Metallwaren; C. Feinmechanik und Optik. Abschnitt XVI: Elektrizitätsindustrie. Abschnitt XVII: Industrie und Verkehrsmittel. Abschnitt XVIII: Kali und Kochsalz. Abschnitt XIX: Chemische Industrie. Abschnitt XX: Bauwesen. Abschnitt XXI: Holzverarbeitung. Abschnitt XXII: Textilien und Bekleidungswesen. Abschnitt XXIII: Sonderindustrien. Abschnitt XXIV: Industriefragen, Sozialisierung und Betriebsprobleme.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder.

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. Heft 13) als Mitglieder neu beigetreten:

als Körperschaft:

Schifferbetriebsverband für die pommerschen Gewässer, Stettin, Mönchenbrückstraße 4 I.

Verkehrsbureau Bruno Stolz, Berlin NW 7, Unter den Linden 56.

Verstorbene Mitglieder:

Wirkl. Geh. Oberbaurat und Vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten a. D. Herr Wilhelm Germelmann (Berlin-Steglitz), gestorben 5. Juli, im Alter von 70 Jahren.

Aus verwandten Vereinen

Am 31. Mai fand in Dresden die 36. Generalversammlung der **Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften Aktiengesellschaft** statt mit folgender Tagesordnung: 1. Vorlage der Berichte des Vorstandes und Aufsichtsrates, der Bilanz und der Gewinn- und Verlust-Rechnung für das Jahr 1918. 2. Beschlußfassung über Genehmigung der Jahresrechnung für das Jahr 1918 und Entlastung des Vorstandes und Aufsichtsrates. 3. Wahlen zum Aufsichtsrat.

Wir entnehmen dem Geschäftsbericht für das Jahr 1918 folgendes: Die ungünstigen, in den Geschäftsberichten der vorangegangenen Kriegsjahre eingehend geschilderten Einwirkungen des Weltkrieges auf die Elbeschiffahrt bestanden auch im abgelaufenen Berichtsjahre; sie erfuhren noch eine Verschärfung durch die mit Eintritt des Waffenstillstandes erweiterte Blockade. Die Folge davon war eine fortschreitende wesentliche Einschränkung des an sich schon geringen Ostseeverkehrs. Die Güterbewegung zeigte zwar in ihrem Gesamtumfang gegen 1917 eine kleine Besserung, die hauptsächlich auf die Erfolge in den Bestrebungen zur Entlastung der Eisenbahnen zurückgeführt werden kann, doch blieb nach wie vor ein großer Teil unserer Betriebsmittel ohne Beschäftigung, so daß unsere Leistungsfähigkeit auch nicht annähernd zur Geltung kam. Dagegen machte die Steigerung sämtlicher Betriebsunkosten sehr zum Nachteile des wirtschaftlichen Wettbewerbes weitere Fortschritte, Löhne, Gehälter, Reparaturen und insbesondere Kohle, deren Preis mehr als das Vierfache des Friedenspreises erreichte, verursachten bedeutende Mehrausgaben. Dazu kamen erhebliche Schleppkosten, die infolge des anhaltend schwachen Güterverkehrs zu Berg für die Leerfahrt der Frachtschiffe aufgewendet werden mußten.

Die Frachten und Schlepplöhne konnten zwar zu den Mehrkosten in ein besseres Verhältnis gebracht werden, doch war es unmöglich, die Ausfälle zu decken, welche die Elbeschiffahrt durch Wegfall des internationalen Güteraustausches zu beklagen hat.

Von dem politischen Umsturz wurde auch die Elbeschiffahrt empfindlich in Mitleidenschaft gezogen. Zunächst trat im Bezuge der Betriebskohlen aus den nordböhmischen Zechen eine Stockung aus dem Grunde ein, weil das Verfügungsrecht über die Kohle auf die tschecho-slowakische Regierung übergegangen war, welche die Ausfuhr vorübergehend untersagte. Dadurch erlitt der Betrieb gegen Jahresende zwischen Sachsen und Böhmen eine etwa dreiwöchige Unterbrechung.

Die sonstigen erst für das neue Geschäftsjahr ausschlaggebenden Wirkungen des politischen Umsturzes sind insofern einschneidender Natur, als sie abermalige bedeutende Lohnerhöhungen, die Einführung verkürzter Arbeitszeit und verschiedene andere Nebenbedingungen umfassen, die den praktischen Bedürfnissen des Schiffahrtsbetriebes entgegenstehen, zugleich aber auch für die ungehemmte Entfaltung der vollen Leistungsfähigkeit in der Uebergangszeit zu ernsten Bedenken Anlaß geben. Die neuen Lohn- und Arbeitsbedingungen sind auf Grund eingehender Verhandlungen zwischen dem Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt und den Gewerkschaften zunächst für die Dauer bis Ende März 1919 festgesetzt. Ueber Art und Wirkung der tarifarischen Maßnahmen, die erforderlich sind, um einen Ausgleich für die verteuerten Gestehungskosten zu schaffen, läßt sich bei den ungeklärten Verhältnissen ein zutreffendes Urteil noch nicht gewinnen. Jedenfalls ist die nachteilige Einwirkung unverhältnismäßig hoher Flußfrachten auf den Wettbewerb der Wasserstraßen nicht zu unterschätzen. Die Arbeiterschaft und deren Vertreter dürften es aber kaum als ihre Aufgabe ansehen, durch übertriebene Forderungen die bei den politischen Verhältnissen ohnedies schon fragwürdige Verkehrsentwicklung zum eigenen Nachteile zu unterbinden.

Abgesehen von zeitweisem Mangel an Schiffsmannschaften gestalteten sich für den Betrieb die Verhältnisse befriedigend. Nach kurzem Winterstand wurde der Verkehr bereits in der zweiten Januarhälfte aufgenommen und konnte bis Jahresschluß ununterbrochen aufrecht erhalten werden. Die Wasserstände waren vom Monat Mai an niedrig, verursachten indessen keinerlei wesentliche Betriebsstörungen.

Die Wasserstände am Dresdner Pegel stellen sich im Durchschnitt wie folgt:

Januar	— 127 cm	Juli	— 151 cm
Februar	— 81 „	August	— 188 „
März	— 107 „	September	— 182 „
April	— 133 „	Oktober	— 168 „
Mai	— 176 „	November	— 179 „
Juni	— 222 „	Dezember	— 124 „

Die beförderten Gütermengen im eigenen Frachtgeschäft betrugen:

bergwärts	320 682 t
talwärts	365 589 t
zusammen:	686 271 t
außerdem im Schleppgeschäft:	888 791 t

Die tonnenkilometrische Leistung betrug:

566,8 Mill. tkm
gegen 424,7 „ „ im Vorjahre,
demnach 142,1 Mill. tkm mehr.

Bei der Dresdner Maschinenfabrik und Schiffswerft Uebigau reichten die vorliegenden Aufträge zur vollen Beschäftigung zwar aus, jedoch hatte das Werk zeitweise unter Kohlenmangel und Arbeiterschwierigkeiten zu leiden. Nach entsprechenden Abschreibungen und den erforderlichen Rückstellungen gelangte eine Dividende von 6 %, gegen 7 % im Vorjahre zur Verteilung. In das neue Geschäftsjahr ist die Gesellschaft mit einem befriedigenden Auftragsbestand eingetreten.

Die Anzahl der im Berichtsjahre in unserem Betrieb durchschnittlich beschäftigten Personen stellt sich wie folgt:

Kaufmännische und technische Angestellte, einschließlich Inspektoren, Lademeister, Materialverwalter und Boten	287 Personen,
Kapitäne, Steuer- und Deckleute sowie Schiffsjungen auf Dampfern	214 „
Maschinisten und Heizer	213 „
Steuer- und Deckleute sowie Schiffsjungen auf Elbeschiffen einschließlich Lagerschiffen	748 „
Ewerführer	22 „
Werftarbeiter, Schiffszimmerer (Hamburg, Magdeburg, Dresden, Tetschen)	23 „
Angestellte im Dampfkran- und Motorbetrieb	25 „
Güterlade- und Speichereiarbeiter	64 „
	1596 Personen.

Den Familien unserer im deutschen und österreichisch-ungarischen Heeresdienst befindlichen Angestellten haben wir auch im abgelaufenen Geschäftsjahre freiwillige Unterstützungen im Gesamtbetrage von M 80 000 zugewendet.

Im Berichtsjahre sind durch Abwracken und Verkauf abgegangen:

2 Elbeschiffe,
20 Schuten,
1 Eilgutdampfer,
1 Schraubendampfer,
1 feststehender Handkran.

Der Stand unserer Betriebsmittel einschließlich derjenigen der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft war am 1. Januar 1919:

37 Radschleppdampfer,
20 Eilgutdampfer,
28 Kettendampfer,
31 Schraubendampfer und Barkassen,
7 Motorboote,
26 schwimmende Kräne und Winden,
25 feststehende Dampf-, Hand- und elektrische Kräne sowie Winden,
343 Elbeschiffe,
112 Schuten,
9 Pontons,
23 Lager-, Werkstätten- und Anlegeschiffe.

Die Tragfähigkeit unserer Eilfrachtdampfer und Elbeschiffe beträgt:

240 676 t.

Unser Rechnungsabschluß für den 31. Dezember 1918 stellt sich wie folgt:

Verlustsaldo aus 1917		M 3 314 969,26
Der Ueberschuß im Jahre 1918 beträgt		M 277 098,77
so daß verbleiben:		M 3 037 870,49
Die Abschreibungen betragen:		
vertragliche Abschreibungen an die Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft	M 114 820,79	
Abschreibungen auf unsere Betriebsobjekte	„ 399 320,75	„ 514 141,54
mithin beträgt der Verlustsaldo am 31. Dez. 1918		M 3 552 012,03

Ueber die Gestaltung der Geschäftslage im laufenden Jahre ist ein Urteil nicht möglich, weil die einschlägigen Verhältnisse vollständig ungeklärt sind.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt, Schiff- und Wasserbau

Orenstein & Koppel — Arthur Koppel A.-G., Berlin. Fritz Amelung erhielt Prokura, die des Erich Rothenberg ist erloschen.

Raab, Karcher & Cie., G. m. b. H., Karlsruhe. Die Prokura von Valentin Schuff und Hans Kling sind erloschen. Gutthilf Buob, Fritz Eyer und Wilhelm Schmidt haben Prokura nur für die Hauptniederlassung. In Bonn wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel, Mannheim. Die Gesellschaft verzeichnet für 1918 nach 488 378 M Abschreibungen einen Reingewinn von 547 756 M.

Rhenania Speditions-Gesellschaft m. b. H. vorm. Leon Weiß, Mannheim. In Kehl wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Dresden. Der Rohgewinn für 1918 wurde mit 99 740 M zu Abschreibungen benutzt, aus 97 650 M Reingewinn erhielten die Aktionäre 4 % Dividende auf 1 500 000 M.

Schiffahrtsgesellschaft Theilemeier & Co., G. m. b. H., Oberhausen. In Duisburg-Ruhrort wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Schiffahrtsgesellschaft Ost G. m. b. H., Berlin. Kapitän Henning v. Meiboin in Hamburg ist zum Geschäftsführer bestellt.

Sundewitt Bergungs-Gesellschaft m. b. H., Apenrade. Gegründet am 8. Mai mit 20 000 M Stammkapital. Geschäftsführer Christian Hansen, Christensen.

Sundin Dampfergesellschaft m. b. H., Stralsund. Die Liquidation ist beendet und die Firma erloschen.

Speditions- und Elbschiffahrts-Kontor A.-G. zu Schönebeck vorm. C. Fritsche. Der Reingewinn für 1918 nach 51 322 M Abschreibungen stellte sich auf 104 561 M.

Spree-Havel-D.-G. „Stern", Berlin. Die Gesellschaft verzeichnete für 1918 nach 63 678 M Abschreibungen einen Reingewinn von 35 554 M.

Joh. C. Tecklenborg A.-G., Schiffswerft und Maschinenfabrik, Bremerhaven. Nach 1 284 413 M Abschreibungen ergab sich für 1918 ein Reingewinn von 2 107 122 M. Die Dividende beträgt 10 % von 6 000 000 M.

Westfälische Transport-A.-G., Dortmund. Direktor Karl Diederichs in Dortmund ist zum Vorstandsmitgliede bestellt, an Erich Böhlke und Hugo Hartmann ist für die Hauptniederlassung Prokura erteilt.

Schiffahrtsbetrieb und Schiffahrtsverkehr

Güter- und Schiffverkehr im städtischen Hafen zu Düsseldorf (rechts- und linksrheinisch) im Jahre 1918

a) Güterverkehr

Im Jahre	rechtsrheinisch							linksrheinisch							Gesamt-verkehr
	Zufuhr		Summe	Abfuhr		Summe	Zusammen Zu- und Abfuhr	Zufuhr		Summe	Abfuhr		Summe	Zusammen Zu- und Abfuhr	
	zu Berg t	zu Tal t	t	zu Berg t	zu Tal t	t	t	zu Berg t	zu Tal t	t	zu Berg t	zu Tal t	t	t	t
1918	206 503,5	131 353,5	337 857,—	76 360,—	26 053,—	102 413,—	440 270,—	35 663,—	88 452,—	124 115,—	46 458,—	10 878,—	57 336,—	181 451,—	621 721,—
1917	146 623,—	145 970,—	292 593,—	69 005,—	134 619,—	203 624,—	496 217,—	18 826,—	115 075,—	133 901,—	4 507,—	44,—	4 551,—	138,452,—	634 669,—
mithin 1918 mehr	59 880,5	—	45 264,—	7 355,—	—	—	—	16 837,—	—	—	41 951,—	10 834,—	52 785,—	42 999,—	—
weniger	—	14 616,5	—	—	108 566,—	101 211,—	55 947,—	—	26 623,—	9 786,—	—	—	—	—	12 948,—

Von der Zufuhr zu Berg in 1918 entfallen auf die Herkunft:

1. ab Antwerpen 471 t (1917: 816 t)
2. „ Rotterdam 1002 t („ 4140 t)
3. ab Amsterdam 49 t („ 464 t)
4. „ See direkt — („ —)

Zufuhr nur rechtsrheinisch, linksrheinisch nichts.

b) Schiffs- und Flossverkehr.

Es betrug in 1918 die Zahl der beladen angekommenen und beladen abgegangenen Schiffe, und zwar:

	rechts-rheinisch	links-rheinisch	zu-sammen	(1917)
a) Dampfschiffe	1977	37	2014	1979
b) Segelschiffe, Schleppkähne und Kiesnachen	1862 [1]	606 [2]	2468 [3]	2007
c) Flöße	26	12	38	63
	3865	655	4520	4049

davon Kiesnachen: [1] 841 [2] 454 [3] 1295

c) Hafenbahnverkehr.

Es betrug in 1918 die Zahl der beladen angekommenen und beladen abgegangenen Eisenbahnwagen:

rechtsrheinisch	97 556
linksrheinisch	12 300
zusammen	109 856
in 1917	124 072
mithin in 1918 weniger	14 216

Bücherbesprechungen

Schiffahrt-Jahrbuch 1920.

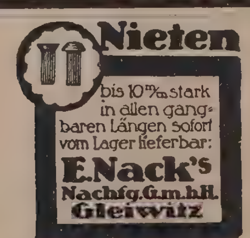
Als Neuigkeit auf dem Büchermarkt wird Ende dieses Jahres ein vom Seedienst (Aktien-Gesellschaft in Hamburg) herausgegebenes Schiffahrt-Jahrbuch erscheinen, das zum ersten Male in übersichtlicher und möglichst vollständiger Form alles das zusammenstellt, was für die an der deutschen Schiffahrt beteiligten und interessierten Kreise wissenswert ist. Das in dem neuen Schiffahrt-Jahrbuch gesammelte und verarbeitete Material ist zum Teil vollständig neu und auch in Fachkreisen nicht allgemein bekannt. Zumeist lag es bisher, in Einzelveröffentlichungen verstreut, dem täglichen Gebrauche fern. Das Schiffahrt-Jahrbuch wird in der deutschen Fachliteratur eine Lücke ausfüllen, die um so beklagenswerter war, als andere Nationen schon längst diesen Weg beschritten hatten, und die zu überbrücken gerade heute ein starkes Bedürfnis vorliegt, da infolge des unglücklichen Ausganges des Krieges die deutsche Volkswirtschaft eine Gesundung vor allem durch Schiffahrt und Ueberseehandel suchen muß.

Mehr als je zuvor liegt heute unsere Zukunft auf dem Wasser. Diese Erkenntnis bricht sich immer mehr in weitesten Volkskreisen Bahn. Allen Kreisen des deutschen Volkes soll das neue Schiffahrt-Jahrbuch ein Wegweiser und Nachschlagewerk sein. Auch das Ausland wird aus dem neuen Schiffahrt-Jahrbuch mit Nutzen ersehen, wie stark und weitverzweigt die mit der Schiffahrt zusammenhängenden Erwerbszweige und Einrichtungen in Deutschland sind. So kann das Buch Anspruch darauf erheben, einem allgemeinen Bedürfnisse entgegen zu kommen.

Aufsätze aus der Feder berufener Fachleute werden berichten über den Einfluß des Krieges auf die deutsche Handelsflotte, auf den Verkehr im Kieler Kanal, auf die Binnen-Schiffahrt, auf die deutsche Seeversicherung sowie auf den Ausbau der deutschen Seeversicherungsbedingungen und der deutschen Binnenwasserstraßen.

Die erste Ausgabe des Schiffahrt-Jahrbuches wird in einem Umfange von etwa 500 Seiten in biegsamem Einband und handlichem Format erscheinen und durch seine äußere Form allen berechtigten Ansprüchen an Dauerhaftigkeit und Ausstattung Genüge leisten. Der Preis ist äußerst billig bemessen und beträgt auf Vorbestellung 7,50 M. Bei 10 Exemplaren auf einmal beträgt der Preis 7,— M. Der Ladenpreis wird sich auf etwa 9,50 M stellen. Eine während des Druckes erfolgende Erhöhung des Buchdruckertarifes kann natürlich hierin nicht eingeschlossen werden.

R.


Nieten
bis 10 m/m stark
in allen gangbaren Längen sofort vom Lager lieferbar:
E. Nack's
Nachfg. G.m.b.H.
Gleiwitz


Emil Adolff, Reutlingen
Papprohre
sowie Hülsen aller Art
Papierspulen- u. Hülsenfabrik


Keller & Knappich
G.m.b.H. Maschinenfabrik,
Augsburg.
KUKA
Die Autogene Metallbearbeitung
wird am vollkommensten beherrscht durch
„Kuka"
Acetylenapparate
Schweissbrenner
Sicherheitswasservorlagen / Ventile /
und alles übrige Zubehör
Verlangen Sie Drucksache 565


KROMHOUT

XXVI. Jahrgang 1919
Heft 15
1. August

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Walter Reichelt, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 1 Mark

Anzeigen kosten **50 Pfennig** die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg, Kantstrasse 140,*** zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse*

Inhalts-Verzeichnis:

Der Bau von Schiffen aus Eisenbeton

Von Düsing

Der neuerdings mehr und mehr in Aufnahme kommende Brauch, für den Neubau von Schiffen aller Art, für Fluß- und Seeschiffahrt Eisenbeton in Anwendung zu bringen, ist mit als eine Folge des von uns mit Erfolg unternommenen und durchgeführten U-Boot-Krieges zu bezeichnen. Es ist dadurch ein großer Mangel an Schiffsraum entstanden, und diesem in kürzester Frist abzuhelfen fehlt es am Notwendigsten, an den erforderlichen Baustoffen, Stahl und Holz, nicht minder aber an den erforderlichen geschulten Arbeitskräften in den Eisenwerken und auf den Werften. Da ist man vielfach, besonders in Schweden, Norwegen und Amerika, zu der Bauweise aus Eisenbeton übergegangen. Als größtes Fahrzeug dieser Art ist auf einer amerikanischen Werft ein Schiff von 5000 t Tragfähigkeit erbaut worden, welches nicht nur gut vom Stapel gelaufen sein, sondern, soweit man bisher hat feststellen können, auch seine bei stürmischem Wetter unternommenen Fahrten mit gutem Erfolge überstanden haben soll. Da erscheint es zweckentsprechend, sich mit dieser neuen Bauweise etwas eingehender zu beschäftigen und ihrer geschichtlichen Entwicklung nachzugehen. Wir benutzen dazu eine im Verlage von Wilhelm Ernst & Sohn in Berlin erschienene Denkschrift „Der Bau von Schiffen aus Eisenbeton" von A. A. Boon, Zivilingenieur, Oberingenieur der Amsterdamsche Fabriek von Cementijzerwerken Amsterdam und andere von uns zur Sache beschaffte Unterlagen.

Die erste Anwendung des Eisenbetons auf dem Gebiete des Schiffbaues bildete ein kleiner Kahn, der im Jahre 1854 von Lambot in Carces (Departement Var in Frankreich) hergestellt war und der auf der im gleichen Jahre in Paris stattfindenden Weltausstellung Aufmerksamkeit erregte. Die Absicht bestand bereits damals, das Holz im Schiffbau durch Planken aus Eisenbeton zu ersetzen, die durch eine auf ein Eisennetz aufgelegte Mörtelschicht hergestellt wurden. Nach dieser ersten Anwendung ist jedoch der Eisenbeton für den Schiffbau lange Jahre hindurch nicht wieder benutzt worden, da er für diesen Zweck doch nicht als hinreichend geeignet erachtet wurde. Erst im Jahre 1887 hat die Zementeisenfabrik Gebrüder Picha-Stevens in Sas van Gent (Holland) einen zweiten Versuch mit dem Bau einer Schaluppe gemacht, die jetzt im Besitze der Amsterdamer Fabrik von Zementeisenwerken in Amsterdam ist und sich noch heute in gutem Zustande befinden soll.

Die ersten ernsthaften Anwendungen des Eisenbetons im Schiffbau stammen aus dem Jahre 1896, als Carlo Gabellini in Rom begann, sich mit dem Bau von Eisenbetonschiffen zu beschäftigen. Aus dem Bau einiger kleiner Nachen, deren Widerstand er den entsprechenden Proben unterwarf, hat sich allmählich eine große Industrie entwickelt, so daß die Società Cemento armato è retinato Gabellini jetzt eine der größten Unternehmungen auf dem Gebiet des Eisenbetonbaues geworden ist. Gabellini baute vorzugsweise Pontons, so z. B. im Jahre 1896 in Rom 2 Pontons von 18 m Länge, auf denen ein Bootshaus errichtet wurde; ferner im Jahre 1900 Pontons für Schiffbrücken, deren im Laufe der nächsten Jahre viele Hunderte erbaut und in Gebrauch genommen worden sind. Aber außerdem baute Gabellini auch Schuten und Prahme zu Zwecken von schwimmenden Docks und später Schiffe, so im Jahre 1903 ein Frachtschiff von 150 t, dem viele andere in Italien gefolgt sind. Eine Beschreibung der verschiedenen von Gabellini erbauten Fahrzeuge in Eisenbeton findet sich in der Zeitschrift „Beton und Eisen", Jahrgang 1909, Heft 1 und 2. Auf die Bauart im einzelnen einzugehen, dürfte hier zu weit führen.

Unter den Anwendungen in Deutschland erwähnt der Verfasser an erster Stelle einen Eisenbetonprahm, den die Firma Grastorf in Hannover zur Beförderung von Baggergut seit 1908 in Gebrauch hat. Die Länge über alles beträgt 14 m, die Breite 3,60 m und die Höhe 1,10 m. Als weiteres wird genannt ein Schiff von 200 t Ladefähigkeit, entworfen von Ingenieur L. Nast in Frankfurt am Main und ausgeführt 1909, 42 m lang, 6,30 m breit, bestimmt zur Beförderung von Sand und Kies auf dem Main und dem Rhein. Abgesehen von einigen weiteren Ruder- und Motorbooten hat der Eisenbeton in Deutschland hauptsächlich beim Bau von Pontons für Badeanstalten Anwendung gefunden. In den Jahren 1912 und 1913 ging der Ingenieur Rüdiger in Hamburg weiter und erbaute nach italienischem Muster, aber unter Einführung neuerer Konstruktionen ein Schiff von 22,36 m Länge, 5,76 m größter Breite und 2,10 m größter Höhe mit einem Eigengewicht von rund 40 t und einer Tragfähigkeit von 87 t bei 25 cm Freibord. Die Bauweise Rüdigers wurde von der Eisenbetonschiffbau Gesellschaft m. b. H. übernommen und weiter verfolgt mit dem Bauen von Motorfrachtschiffen. Nachdem man gute Erfahrungen mit dem Bau dieser Schiffe von 60 bis 100 t Tragfähigkeit gemacht hatte, ging man zum Bau von Seeleichtern über und baute u. a. einen Seeleichter für Küstenfahrt von 45 m Länge, 8,35 m Breite und 3,80 m Höhe mit einer Tragfähigkeit von 650 bis 700 t.

In der Schweiz ist von der Tochtergesellschaft der Firma Ed. Zühlin u. Co. in Straßburg für die Sand- und Kiesverwertungsgesellschaft in Nidau bei Biel ein Schiff für den Sand- und Kiestransport auf dem Bieler See erbaut mit einer Gesamtlänge von 25,83 m, einer Höchstbreite von 5,20 m und einer Höhe von 1,70 m, Tragfähigkeit 100 t. Der Antrieb erfolgt durch einen Deutzer Benzinmotor. Baukosten 10 400 M. Ein zweites Beispiel für die Schweiz bildet der Unterbau des Bootshauses für den Züricher Yachtklub in Zürich. Er ist hergestellt im Jahre 1916 und wird gebildet durch ein aus sechs Eisenbetonpontons zusammengesetztes und mit einer durchgehenden Eisenbetonplatte überdecktes Floß von 11,4 zu 24 m. Jedes Ponton hat eine Länge von 11,40 m, eine Breite von 4 m und eine Höhe von 1,85 m. Entwurf und Berechnung der Anlagen stammen von den Ingenieuren Zehnter und Brenneisen in Zürich.

In Frankreich hat man seit dem ersten eingangs erwähnten Versuch von Lambot seit Jahren nichts mehr von Eisenbetonfahrzeugen gehört. Die Marineverwaltung von Toulon hat sich in einem im November 1858 erstatteten Gutachten gegen diese neue Bauweise ausgesprochen und damit die weitere Anwendung verhindert. Erst als durch den Krieg der Mangel an Eisen und Holz sich bemerkbar zu machen begonnen hat, hat man sich auch in Frankreich auf den Eisenbetonschiffsbau verlegt, und zwar nicht ohne Erfolg. Nachdem man mit der Bauweise von M. Lorton in Paris Versuche gemacht hatte, ist man auf Grund der damit erreichten guten Erfolge zum Bau von Fahrzeugen dieser Art übergegangen, deren drittes Ende November 1917 zu Wasser gelassen ist. Die Länge dieses Fahrzeuges beträgt 45 m, die Breite 7,74 m, die Höhe 3,15 m, der Tiefgang beladen 3,15 m, die Wasserverdrängung 845 t, die Ladefähigkeit 675 t. Um der Frachtraumnot für die Seefahrt abzuhelfen, hat man aber in Frankreich auch zu der Verwendung von Eisenbeton für Seeschiffe seine Zuflucht genommen und u. a. ein Boot von 450 t Ladefähigkeit entworfen, welches für die Kohlenbeförderung zwischen Cardiff und Paris dienen soll.

Die erste englische Verwendung von Eisenbeton zum Schiffbau stammt aus dem Jahre 1910 und betrifft einen Prahm für Baggerzwecke auf der Themse, die zweite ein Baggerschiff für den Dienst auf dem Manchester-Kanal. Im großen und ganzen ist aber England auf diesem Gebiet zurückgeblieben, da es während des Krieges an Arbeitskräften und Holz fehlte. Aus diesem Grunde sind die englischen Werften für den Bau von Schiffen aus Eisenbeton nach Norwegen verlegt.

In Amerika ist das erste Eisenbetonboot im Jahre 1892 erbaut worden, ein Schooner von 19,50 m Länge, 4,90 m Breite und 4,30 m Tiefe, das sich gut bewährt haben soll. Prahme und Schuten aus Eisenbeton werden zurzeit in Amerika sehr viel gebaut und verwendet. Ein größtes Eisenbetonschiff ist in den Jahren 1917/18 (vom Ende August bis Anfang März) in der Nähe von San Franzisko nach den Plänen von Alan Macdonald und Kahn gebaut worden. Es ist mit sehr gutem Erfolge vom Stapel gelaufen und hat nach einer fünftägigen Küstenfahrt bei stürmischem Wetter seine guten Eigenschaften glänzend gezeigt. Das Schiff ist 102,50 m lang, 13,70 m breit und 9,50 m hoch. Die Wasserverdrängung beträgt 7900 t, die Ladefähigkeit bei einer Eintauchung von 8,30 m 5000 t. Das Schiff hat eine Dreizylinder-Expansionsmaschine von 1750 PS, mit der eine Geschwindigkeit von 10 Knoten erreicht wird. Bezüglich des Baues von Eisenbetonschiffen in Schweden und Norwegen haben wir bei den in Frage kommenden Werften besondere Erkundigungen eingezogen und werden darüber demnächst berichten.

Deutschland hat sich danach dem Bau von Eisenbetonschiffen gegenüber zurückhaltend gezeigt, es ist aber Aussicht vorhanden, daß hierin ein Wechsel eintritt. Die Jubiläumsstiftung der deutschen Industrie, welche von einem Kuratorium von 26 Vertretern der Industrie und 26 Vertretern der technischen Hochschulen und Bergakademien verwaltet wird, hat einen Studienausschuß für Eisenbetonschiffbau, bestehend aus Fachleuten, eingesetzt, der die Entwickelungsmöglichkeiten des Betonschiffbaues untersuchen soll. Diesem Ausschuß ist eine zusammenfassende Arbeit über Betonschiffbau von Dipl.-Ing. Achenbach vorgelegt worden, die in der Zeitschrift „Armierter Beton" (1918, Heft 8) veröffentlicht ist. Das Ergebnis dieser Darstellung lautet dahin, daß es sich bei dem Bau von Schiffen aus Eisenbeton nicht unbedingt um einen Kriegsersatz zu handeln brauche, daß vielmehr mit einer solchen Vervollkommnung der Betonschiffe zu rechnen sei, daß diese Bauweise sich auch nach dem Kriege in einem gewissen Umfange, der natürlich heute noch nicht sicher feststeht, behaupten könne.

Der Bootsmotor im Dienste der Binnenschiffahrt

Von Ingenieur Bruno Müller, Kiel.

Der Weltkrieg hat so recht gezeigt, daß die Frage der Erhaltung der Lebensmittel, wie überhaupt der Ernährung größtenteils eine Frage der schnellen Beförderung ist. Da wir in Deutschland bei der andauernden Lebensmittelknappheit es uns nicht leisten können, daß Lebensmittel zugrunde gehen, wird die schnelle und richtige Verteilung eine besondere Bedeutung erhalten. Dazu muß unbedingt die Binnenschiffahrt mithelfen. Es müssen mehr Lastboote und Kanalboote gebaut werden, die nur der Lebensmittelbeförderung zu dienen hätten. Solche Boote erhalten am besten als Antriebsmaschine einen Verbrennungs- oder Explosionsmotor. In erster Linie würde hierfür der Oelmotor in Frage kommen, und zwar solche Typen, die infolge ihrer derben und einfachen Bauart auch den ungeübten Händen des Schiffers anvertraut werden können und geringe Betriebskosten aufzuweisen hätten.

Bekanntlich scheiden sich die Schiffsmaschinen in Leicht- und Schwermaschinen. Erstere, unter Niederdruck arbeitend, werden mit leichtflüchtigen Brennstoffen, wie Benzin und Benzol, betrieben und sind hauptsächlich für kleinere Boote bestimmt, bei denen es in erster Linie auf Raumausnützung, aber weniger auf Betriebsunkosten ankommt. In ihrer Bauart sind diese Leichtmaschinen den Kraftwagenmotoren angepaßt, vertragen aber im Gegensatz zu jenen eine ständige Dauerbelastung.

Was nun die Schwermaschinen anbelangt, so sind diese im allgemeinen, da sie mit etwas höheren Drücken arbeiten und nicht so hohe Umlaufzahlen vertragen, schwerer und nehmen etwas mehr Raum ein, zeichnen sich aber wegen Verwendung billiger Rohöle durch sehr geringe Betriebskosten aus. Sie kommen also in erster Linie für Kanalboote als Antriebsmotoren, ferner auch als Aushilfsmotoren für größere Segelboote und für Schlepper in Betracht. Diese Motoren sind billige, besonders derbe Maschinen, die durch den Fortfall sämtlicher Ventile die geringsten Anforderungen an technische Handhabung stellen.

Außer zur Fortbewegung der Schiffe werden diese Motoren auch noch zur Erzeugung von Elektrizität sowie für zahlreiche Hilfsmaschinen verwendet, von denen die Ankerwinden ganz besonders erwähnt sein mögen. Die stete Betriebsbereitschaft, der geringe Brennstoffverbrauch und die einfache Bedienung machen die Verbrennungsmaschine gerade für diese Zwecke ganz besonders geeignet.

Der Verwendung der Explosionsmotoren für die Fahrzeuge der Binnenschiffahrt steht das Bedenken der feuergefährlichen Flüssigkeiten entgegen.

Bei allen feuergefährlichen Flüssigkeiten, ganz gleich, um welche flüssigen Brennstoffe es sich handelt, ist die Gefahr immer die gleiche, wenn auch die Explosionsgrenzen schwankend sind. Sobald die Luft Zugang zur feuergefährlichen Flüssigkeit hat oder die Flüssigkeit infolge Undichtheit an Leitungen oder Verbindungsstellen austritt, bilden sich Gasluftgemische, die je nach ihrer Zusammensetzung brennbar oder explosibel sind. Da diese Dämpfe sich sehr schnell entwickeln und unsichtbar bleiben, genügt ein in einiger Entfernung weggeworfener brennender Zigarrenstummel oder die Entstehung eines Reibungsfunkens, um auf dem Schiffe eine Katastrophe herbeizuführen. Wie gefährlich gerade solche Dinge auf Schiffen sind und wie schwer es war, das Vorhandensein von Gasluftgemischen festzustellen, beweist die Tatsache, daß in der englischen Marine vorzugsweise auf den Unterseebooten weiße Mäuse in der Nähe der Flüssigkeitsbehälter gehalten werden, die durch etwa austretende Gase betäubt und durch ihren Zustand das Vorhandensein der gefährlichen Gemische anzeigen.

Als mit Eintritt des Krieges die ausländischen Bezugsquellen für Benzin fast gänzlich versagten, sah man sich gezwungen, im Inlande selbst aus billigerem Material Motorbetriebsstoffe herzustellen, die das teure ausländische Produkt ersetzen sollten, und war es zunächst das Benzol, welches als unvermischtes deutsches Produkt als voller Ersatz für Benzin in Frage kommen konnte. Aber auch bei diesem Brennstoff liegen die Verhältnisse bezüglich der Feuergefährlichkeit ähnlich wie bei dem Benzin. Die weit verbreitete Ansicht, daß das für den Motorenbetrieb verwendete Benzol weniger explosionsgefährlich sei als Benzin, ist tatsächlich unrichtig, wie durch einwandfreie Versuche nachgewiesen wurde.

Bei Benzin liegt der Explosionsbereich zwischen 2,5 und 4,9, erstreckt sich dagegen bei Benzoldampfgemischen auf 2,7 und 6,5, beträgt also 3,8% mehr. Daraus ist zu ersehen, daß der Explosionsbereich des Benzols mehr als das anderthalbfache des Benzins beträgt, und daß demnach das Benzol nicht ungefährlicher, sondern in Wirklichkeit gefährlicher ist als Benzin.

In Anbetracht dieses Umstandes und der eingangs schon bemerkten Tatsache, daß wir im Interesse unserer Volksernährung mehr und mehr auf die Verwendung von Motorfahrzeugen und auch solchen, die mit Explosionsmotoren ausgerüstet sind, für den Binnenwasserverkehr rechnen müssen, ist es wichtig darauf hinzuweisen, daß es heute ein umfassend ausgebautes Gebiet der Technik gibt, durch welches die bei der Lagerung, dem Transport und der Verwendung feuergefährlicher Flüssigkeiten entstehenden Gefahren automatisch ausgeschaltet werden. Die Grundzüge dieses von Martini u. Hüneke, Berlin, geschaffenen Systems sind folgende:

Die feuergefährliche Flüssigkeit wird hier durch die Schutzgase direkt zu dem Vergaser gefördert. Die Armaturen und Rohre, die die feuergefährliche Flüssigkeit passiert, sind bruchsicher ausgestaltet; es kann also hier nicht vorkommen, daß an undichten Stellen die feuergefährliche Flüssigkeit heraussickert, sich ansammelt und sich dann gelegentlich an dem Motor entzündet, was wohl fast immer die Ursache der so zahlreichen Brände gewesen ist.

Der Brennstoff wird an Bord in einem sorgfältig isolierten Behälter aufbewahrt, der entweder auf dem Schiffsboden oder im Vorschiff untergebracht sein kann. Der Behälter selbst ist aus bestem Material geschweißt und gut dicht. Die Isolierschicht ist so stark gewählt, daß der Behälterinhalt im Falle eines Außenfeuers vor Erhitzung geschützt wird. Sie ist ferner mit einem Blechmantel umgeben, der sie vor Beschädigungen bewahrt. Der Behälter ist also von doppelwandiger Konstruktion mit Ausfüllung des Mantelraumes durch ein geeignetes Isoliermaterial. Die Sicherstellung des Benzins vor Feuer- und Explosionsgefahr wird wiederum durch Schutzgas bewirkt.

Alle Leitungen und Armaturen schließen ohne Ausnahme am Deckel des Behälters an, so daß im Falle einer Undichtheit irgendeiner Flanschverbindung keine Flüssigkeit ausfließen kann, weil infolge des Ablassens des Gasdruckes aus der undichten Stelle die Flüssigkeit nicht mehr nach der Anschlußstelle gehoben wird. Die Brennstoffleitung nach dem Motor ist bruchsicher, d. h. mit Gasmantel konstruiert, so daß im Falle eines Bruches oder einer Undichtigkeit der zur Förderung des Brennstoffes dienende Gasdruck entweicht und dadurch die Förderung sofort unterbricht. In allen denkbaren Verletzungsfällen (Zerstörung der äußeren Mantelleitung, Bruch des innen liegenden Flüssigkeitsrohres allein, oder Verletzung beider) wird die Brennstoffzufuhr zum Motor sofort unterbrochen. Damit im Falle einer Zerstörung der Leitungen, welche an den Behälter anschließen, nicht im Laufe der Zeit durch Diffusion Luft in den Behälter eindringt, sind die Abschlüsse im Tank wiederum mit Diffusionsverschlüssen versehen. Als Schutzgas wird Kohlensäure oder Stickstoff verwendet, das aus einer handelsüblichen Stahlflasche entnommen, im Reduzierventil auf den erforderlichen Druck entspannt und durch die Gasleitung dem Behälter zugeführt wird. Das Gas tritt durch die Flüssigkeit im Diffusionsverschluss hindurch in das Innere des Behälters unter einem Drucke, der erforderlich ist, um das Benzin durch die Zapfleitung, die bis auf den Boden des Behälters reicht, nach dem Motor zu fördern.

In Fällen, wo der Behälter höher liegt als die Verbrauchsstelle (der Vergaser des Motors), d. h. bei Anordnung desselben im Vorschiff, ist am Ende der Zapfleitung noch ein Rückschlagventil angebracht, welches der zu fördernden Flüssigkeit so viel Widerstand bietet, daß im Falle eines Bruches in dem Teile der Außenleitung, welcher höher liegt als das Flüssigkeitsniveau im Behälter, die Heberwirkung mit Sicherheit unterbrochen wird.

Folgende Gründe lassen dieses System für die Bedürfnisse der Schiffbautechnik als besonders geeignet erscheinen:

Das Verfahren ist zuverlässig und gewährleistet eine große Betriebssicherheit.

Die Betriebssicherheit ist nicht von den Bewegungen des Schiffskörpers abhängig, da eine Mischung der feuergefährlichen Flüssigkeit und des Schutzmittels nicht möglich ist.

Die Bedienung und Kontrolle der Anlage ist einfach.

Die Betriebskosten einer solchen Anlage für Lagerung bzw. Unterbringung des feuergefährlichen Motorbetriebsstoffes, soweit sie sich auf die Hebung der Flüssigkeit selbst beziehen, sind abhängig von der Art und Beschaffung des Schutzgases. Der Betrieb ist je nach der Größe der Anlage auf dreierlei Weise durchführbar:

1. Durch Anschluß der im Handel käuflichen Flaschen mit Stickstoff oder Kohlensäure. Der Preis einer Flasche Kohlensäure bei 10 kg Inhalt, d. i. 5 cbm Gas, ist durchschnittlich 3,— M. Mit 1 cbm Gas können bis zu 500 Liter gefördert werden, d. i. 12 Pf. pro Liter geförderte Flüssigkeit.
2. Bei größeren Anlagen kann eine Wiedergewinnunganlage eingebaut werden. Dies erfordert die Aufstellung eines besonderen Behälters für das nach Verwendung wiederum zu verdichtende Schutzgas.
3. Am billigsten wird der Betrieb bei Verwendung einer besonderen Gaserzeugungsmaschine. Nach Angabe der ausführenden Firma kosten die auf diese Weise hergestellten Schutzgase pro cbm 2—4 Pf.

Außer der vollkommenen Sicherung gewährt die Anwendung dieses Sicherheitssystems noch weitere Vorteile, die darin bestehen, daß

a) die oft erheblichen Verschüttungs- und Verdampfungsverluste fortfallen;
b) eine Ermäßigung der Versicherungsprämie von seiten der Feuerversicherungsgesellschaften eintritt und
c) die Behälter im Innern durch die Schutzgase gegen Rosten geschützt werden.

Die Vorzüge des oben geschilderten Systems sind in einer Ministerialverfügung für Handel und Gewerbe vom 28. Oktober 1909, betreffend die Beförderung von Petroleum und dessen Destillationsprodukten auf dem Rhein, ausdrücklich anerkannt. Es heißt hier:

„Die Kraftmaschinen sind in von den Lagerräumen feuersicher abgesperrten, aber ausreichend lüftbaren Räumen aufzustellen. Die Behälter zur Aufnahme der Betriebsflüssigkeit und die Rohrleitungen von diesen zur Kraftmaschine sind derart anzubringen, daß jede Feuersgefahr ausgeschlossen ist. Diese Vorschrift gilt für das zum Antriebe der Maschinen zugelassene Benzin dann als erfüllt, wenn für die Lagerung und die Rohrleitungen des Benzins das System Martini-Hüneke angewendet wird; andere Systeme sind nur dann zugelassen, wenn sie die gleiche Gewähr für Feuersicherheit bieten."

Damit ist ein schiffbautechnisches Problem restlos gelöst, dessen volkswirtschaftliche Bedeutung in der heutigen Zeit im Interesse unserer Volksernährung nicht hoch genug angeschlagen werden kann, und welches geeignet ist, auch für die Binnenschiffahrt den Explosionsmotor mehr und mehr zur Anwendung zu bringen.

Zum Schluß noch einiges über die Prüfung der Motorenbetriebsstoffe.

Der altbewährte und verdienstvolle Vorkämpfer auf dem Brennstoffgebiet, Prof. Dr. Dieterich-Helfenberg, hat auf Grund seiner langjährigen Erfahrungen bestimmte Brennstoffnormen aufgestellt und ein Prüfungsverfahren für Brennstoffe ausgearbeitet, das außerordentlich einfach ist und selbst in der Hand des Laien sicheren Aufschluß über die Art, den Wert, die Beschaffenheit und die Zusammensetzung des untersuchten Brennstoffes ergibt. Die durch den Krieg gegebenen Verhältnisse haben es mit sich gebracht, daß auch auf dem Brennstoffmarkte der Kriegswucher Orgien feiern konnte, womit nicht nur ungerechtfertigte Preise gemeint sind, sondern auch die Minderwertigkeit der angebotenen Brennstoffe. Um so mehr ist es zu begrüßen, daß jedem Verbraucher jetzt ein Mittel in die Hand gegeben worden ist, um die Qualität des gekauften Brennstoffes jederzeit feststellen zu können.

Das Dieterich'sche Prüfungsverfahren setzt sich aus einer Reihe von ganz einfachen Einzeluntersuchungen zusammen, deren einzelne Ergebnisse, in Beziehung zueinander gesetzt, ganz unzweideutige Schlüsse über den untersuchten Brennstoff erbringen. Die Mittel, die zur Ausführung der Einzeluntersuchungen erforderlich sind, sind außerordentlich einfach. Prof. Dr. Dieterich hat das gesamte erforderliche Prüfungsgerät, das unter der Bezeichnung „Motol-Prüfungsgerät für Motorenbrennstoff" in einem kleinen handlichen Kästchen bruchsicher untergebracht ist, zusammengestellt, und kann dasselbe von der Chemischen Fabrik Helfenberg bezogen werden.

Mit dem Motol-Gerät kann man nun folgendes feststellen:

1. Art des Betriebsstoffes (ob Benzin, Benzol oder Spiritus oder Mischungen dieser Stoffe),
2. spezifisches Gewicht (ob Leicht-, Mittel-, Schwerbenzin, Benzol oder Spiritus),
3. Güte und Reinheit des Betriebsstoffes (ob benzolhaltiges Benzin, ob Schwerbenzin oder Benzol, Spiritus oder Benzolspiritus, Verunreinigungen, Mischungen verschiedener Stoffe usw.),
4. Brauchbarkeit für die Praxis (Geruchsprobe, Verdunstungsgeschwindigkeit, Neutralität, Wassergehalt usw.),
5. Gleichmäßigkeit der Lieferung bei Abschluß und Preiswürdigkeit.

Es würde zu weit führen, wollte man an dieser Stelle eingehender die Handhabung des Prüfungsgerätes behandeln. Durch die Einführung desselben wird der Handel mit Motorbetriebsstoffen in normale Bahnen gelenkt werden und den beiderseitigen Interessen des Verkäufers und des Abnehmers nützen und sie einander näher bringen.

Es bleibt somit nur zu wünschen, daß die Schaffung eines für die Motorenpraxis unentbehrlichen Prüfungsgerätes auch in Fachkreisen die Anerkennung finden wird, die ihr gebührt und die doch nur dem ureigensten Interesse des Motorenbesitzers entsprechen dürfte.

Bau eines durch die Geldersche Vallei führenden Kanals

In einer kürzlich abgehaltenen Versammlung des Kanalvereins „De Geldersche Vallei" ist das Projekt der Anlegung eines durch die Geldersche Vallei führenden Kanals eingehend erörtert worden.

Der Kanal soll von Amsterdam durch die Zuidersee laufen, dann ins Land einbiegen, an der Ostseite von Amersfoort vorbeiführen, geradlinig nach Veenendaal gehen und westlich von Wageningen in den Rhein münden.

Er soll in erster Linie der Schiffahrt und der Entwässerung dienen. Sodann soll durch ihn auch eine günstige Verbindung zwischen Amsterdam und dem Rhein hergestellt werden. Der stark in Anspruch genommene Merwedekanal würde durch die Anlegung dieses neuen Kanals eine nicht zu unterschätzende Entlastung erfahren. Schließlich soll die Verbindung mit den Bergwerken in Limburg verbessert werden.

Die Abmessungen sind so berechnet, daß der Kanal auch bei Zunahme des Verkehrs noch allen Ansprüchen genügen würde. Die Tiefe ist für die größten Rheinschiffe von 3 Metern Tiefgang, 14 Metern Breite und 3600 Tonnen Inhalt berechnet. Die Breite der Kanalsohle soll 45 Meter betragen, die Wassertiefe 3,50 Meter.

Die Schleusen sollen eine Breite von 16 Metern haben, ihre Länge für drei Schiffe und ein Schleppboot eingerichtet sein. Die Zahl der Schleusen ist auf vier angesetzt. Die erste soll bei Amsterdam angelegt werden, um den Wasserstand zwischen Nordseekanal und Zuidersee auszugleichen, die zweite in der Nähe von Amersfoort, um den Wasserstand bis Wageningen etwas zu erhöhen. Die dritte soll den Rhein abschließen und die vierte in der Betuwe, dem Landstrich zwischen Rhein und Waal, angelegt werden.

Wenn das erste Stück der Kanalstrecke durch die Zuidersee gelegt, und nicht an den Merwedekanal angeschlosssen wird, so liegt das daran, daß in letzterem Falle die Vecht passiert werden müßte, die ihren eigenen Wasserstand hat. Zum Teil soll der neue Kanal die Ringfahrt ersetzen, die nach Trockenlegung der Zuidersee längs des alten Ufers laufen wird. Die Einfahrt soll an der Nordseite durch einen Damm geschützt werden, der wegen des weichen Untergrundes nicht zu hoch gehalten werden darf. Von der Grebbe ab läuft der Kanal längs des breiten Sandrückens, der bei dem Muidersand verschwindet und in sehr weichen Untergrund übergeht. Es muß infolgedessen reichlich viel Sand aufgeschüttet werden. Der Damm muß derart sein, daß die Entwässerung der Vecht und des Amstellandes dadurch nicht beeinträchtigt wird; zu dem Zwecke sollen Durchlässe angebracht werden. Der durch die Zuidersee laufende Teil des Kanals wird ein größeres Stück Wasserfläche abschneiden, das eingepoldert werden kann und das 1200 Hektar nutzbaren Boden abgeben wird.

Längs des ganzen Kanals soll ein breiter Weg für die Abfuhr der Erde und für Schnellverkehr angelegt werden mit einem Schienenstrang für eine elektrisch betriebene Bahn.

Bei der Durchführung des Stückes zwischen Veenendaal und Wageningen wird man moderne Preß- und Baggervorrichtungen verwenden müssen, da diese Strecke einen Teil des Jahres überschwemmt ist und trockene Erdarbeiten infolgedessen unmöglich sind. Längs dieses Stückes soll ein Industriekanal angelegt werden.

Es sollen hohe feste Brücken, keine Dreh- oder Zugbrücken errichtet werden.

An den beiden Seiten des Rheins werden geräumige Vorhäfen angelegt werden.

In Zeiten, in denen der Rhein hohen Wasserstand hat, d. h. etwa 211 Tage im Jahr, soll die Schiffahrt auf diesem Strome erfolgen. Nur an den übrigen 154 Tagen werden die Schiffe den Waal und den Betuwekanal benutzen müssen. Der Betuwekanal steht in der Hauptsache der Schiffahrt nach Limburg zur Verfügung und wird für diese von nicht zu unterschätzender Bedeutung sein.

Auch die Frage der Beseitigung des Mißstandes des Grundwassers in der Betuwe soll durch die Anlage des Kanals gelöst werden. Die Bodenformation ist in der Betuwe derart, daß obenauf eine zirka 4 Meter starke Kreideschicht liegt. Darunter befinden sich durchlässige Sandschichten, die sich nach den Deichen zu erheben. Infolgedessen quillt das Wasser bei den Deichen durch. Der Kanal ist nun so trassiert, daß er nur durch die Kreideschicht läuft und infolgedessen die Grundwasserfrage keine Rolle mehr spielt.

Ein weiterer zu überwindender Mißstand ist das Ueberschwemmungswasser aus der Ost-Betuwe, das den Damm durchreißen könnte, wenn es nicht aufgefangen würde. Dieses Wasser soll unter dem Kanal durchgeleitet werden.

Eisenbahnkreuzungen finden sich bei Amersfoort, bei Veenendaal und in der Betuwe. Die Anlage in der Betuwe wird die schwierigste und auch die kostspieligste werden, da nicht allein die Schienenstränge, sondern auch die Stationsgebäude höher gelegt werden müssen.

Die Kosten der Kanalanlage werden auf rund 43 Millionen Gulden geschätzt (40 000 000 fl. ohne die Schleuse bei Amsterdam). Die Preise sind nach den in Friedenszeiten üblichen Sätzen berechnet. Die Durchführung des Kanals soll in sieben Jahren vollendet sein.

Diesen Kosten steht der Ertrag des durch Einpolderung gewonnenen Landes aus der Zuidersee gegenüber. Man schätzt den Wert des gewonnenen Landes von 1200 Hektar auf zirka 2 500 000 fl. Ein weiterer Gewinn ist der Mehrertrag der großen Industrieländereien bei Veenendaal, der auf zirka 13,5 Millionen Gulden geschätzt wird. Die Steigerung des Wertes aller anliegenden Ländereien beziffert man auf zirka 2 Millionen Gulden.

Im Vergleiche hierzu hat der Merwedekanal 21 Millionen Gulden gekostet und die Durchführung der Verbesserung des Merwedekanals zwischen Amsterdam und dem Lek wird zirka 13 Millionen Gulden betragen. Dr. R.

Satzung der Schlichting-Stiftung[1)]

Mit Rücksicht darauf, daß auf Grund des Beschlusses der Vorstandssitzung des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt am 9. April in diesem Jahre die Ausschreibung einer neuen Preisaufgabe zur Bewerbung um den „Schlichting-Preis" bevorsteht, wird nachstehend die Satzung der Schlichting-Stiftung bekanntgegeben:

Behufs dauernder Ehrung des Andenkens seines am 18. November 1894 verstorbenen langjährigen und verdienstvollen Vorsitzenden, des Professors J. Schlichting, hat der früher den Namen Central-Verein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt führende Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt Anfang 1895 eine „Schlichting-Stiftung" begründet und dafür die durch freiwillige Gaben von Mitgliedern des Zentral-Vereins und eine Zuwendung seitens der Gattin des Verstorbenen gebildete Summe von etwa siebentausend Mark, sowie die für den gleichen Zweck etwa noch weiter eingehenden Gelder bestimmt.

I. Zweck der Stiftung und Höhe des Ehrenpreises.

§ 1.

Aus dem Zinserträgnisse der Schlichting-Stiftung soll zunächst in jedem vierten Jahre ein Ehrenpreis von 1000 Mark (eintausend Mark) demjenigen Bewerber gewährt werden, welcher eine Preisaufgabe aus dem Gebiete des Binnenschiffahrtswesens am besten und in der Weise löst, daß die Arbeit in der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" veröffentlicht werden kann.

§ 2.

Sobald die Zinsen des Stiftungsvermögens dazu ausreichen, kann das Kuratorium (s. §§ 11—12) beschließen, den Ehrenpreis zu erhöhen oder ihn häufiger auszuschreiben (§ 10).

II. Feststellung und Ausschreibung der Preisaufgabe.

§ 3.

Die Preisaufgabe wird von dem Kuratorium, welchem die Verwaltung der Stiftung obliegt (siehe § 11), auf Vorschlag des zur Prüfung der Arbeiten berufenen Ausschusses (siehe § 7) gestellt.

Die Aufgabe soll so gestellt werden, daß ihre erschöpfende Bearbeitung nicht über den Raum eines Druckbogens der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" hinauszugehen braucht, ausschließlich des Raumes für etwaige, den Text erläuternde Zeichnungen.

§ 4.

Die Ausschreibung der Preisaufgabe geschieht im Monat Juni durch Veröffentlichung in fachwissenschaftlichen Blättern.

Außerdem wird die Aufgabe den Rektoraten der deutschen technischen Hochschulen mit dem Ersuchen um Bekanntgebung an die Studierenden mitgeteilt.

III. Bedingungen für die Bewerbung.

§ 5.

Zur Bewerbung ist jeder deutsche Reichsangehörige berechtigt.

§ 6.

Die Einsendung der Arbeiten hat jedesmal bis zum 1. Oktober des folgenden Jahres portofrei an den Vorstand des Zentral-Vereins[2)] zu geschehen.

Jede Arbeit ist mit einem Sinnspruch zu versehen und ihr der Name, sowie die Adresse des Verfassers in verschlossenem Umschlage, der den gleichen Sinnspruch trägt, beizufügen.

IV. Prüfungs-Ausschuß.

§ 7.

Der Ausschuß, welchem die Prüfung der eingegangenen Arbeiten obliegt, besteht aus 5 Mitgliedern, von denen 3 in Berlin wohnhaft sein sollen.

Ihre Wahl erfolgt alle acht Jahre durch den Großen Ausschuß des Zentral-Vereins (vgl. §§ 14—16 der Satzungen des Zentral-Vereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt).

Die Abgabe des Urteils der Mitglieder kann schriftlich oder mündlich zu Protokoll erfolgen.

V. Behandlung der eingereichten Preisarbeiten.

§ 8.

Der Name desjenigen, welchem der Schlichting-Preis zuerkannt wird, ist in der nächsten ordentlichen Hauptversammlung des Zentral-Vereins sowie in Fachzeitschriften bekannt zu machen.

Die preisgekrönte Arbeit geht in das Eigentum des Zentral-Vereins über und wird in der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" veröffentlicht.

§ 9.

Die übrigen Arbeiten werden den Verfassern portofrei zurückgeschickt, sofern diese dem Vorstande eine Adresse mitgeteilt haben.

§ 10.

Wird der Preis nicht erteilt, so kann das Kuratorium (vgl. § 11) auf Antrag des Prüfungs-Ausschusses beschließen, einen Teil des dadurch frei werdenden Geldbetrages den Verfassern solcher Arbeiten als Entschädigung zu überweisen, die bei Lösung der

[1)] Nach den Beschlüssen der Ordentlichen Hauptversammlung des Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt vom 10. März 1899.

[2)] Die Geschäftsstelle desselben befindet sich: Charlottenburg, Kantstraße 140.

gestellten Aufgabe eine erhebliche Arbeit nicht erfolglos aufgewendet haben.

Das Kuratorium kann in solchem Falle nach Maßgabe der zur Verfügung bleibenden Zinserträgnisse auch beschließen, die nächste Preisausschreibung früher als nach vier Jahren stattfinden zu lassen.

VI. Kuratorium der Stiftung.

§ 11.

Dem Kuratorium, welchem die Verwaltung der in Papieren mündelsicher anzulegenden Stiftungsgelder obliegt, gehören:

a) die Mitglieder des Vorstandes des Zentral-Vereins (siehe §§ 17—23 der Satzungen des Zentral-Vereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt) und

b) ein Mitglied des Prüfungs-Ausschusses (s. oben § 7, Abs. 1) an.

Die Familie des Professors Schlichting ist berechtigt, sich durch eines ihrer Mitglieder mit Sitz und Stimme in dem Kuratorium vertreten zu lassen. Der Familien-Vertreter muß aber in gerader Linie von dem Verstorbenen abstammen und Mitglied des Zentral-Vereins sein.

Zu gültigen Beschlüssen des Kuratoriums ist die Anwesenheit von mindestens vier Mitgliedern erforderlich.

Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des ersten Vorsitzenden des Zentral-Vereins oder dessen Vertreters.

VII. Vermögensverwaltung und Rechnungslegung.

§ 12.

Solange die vierjährigen Zinsen der Stiftung den Betrag des Ehrenpreises nicht übersteigen, trägt der Zentral-Verein alle Nebenkosten für Anzeigen, Porto usw.

Uebersteigen die vierjährigen Zinserträgnisse der Stiftung den Betrag des Ehrenpreises und die Nebenkosten für Anzeigen, Porto usw., so ist der Ueberschuß dem Stiftungsvermögen zuzuführen.

§ 13.

Die Rechnungslegung und Entlastung des Kuratoriums findet alle vier Jahre durch die ordentliche Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt statt, und zwar auf Grund eines von dem Kuratorium zu erstattenden Berichtes über die durch die Rechnungsprüfer des Zentral-Vereins (siehe § 21, Abs. 1 der Satzungen des Zentral-Vereins, in der Fassung der Beschlüsse der Hauptversammlungen vom 31. März und 28. April 1909) vorgenommene Prüfung.

§ 14.

Für den Fall der Auflösung des Zentral-Vereins beschließt das Kuratorium gemeinschaftlich mit dem Prüfungs-Ausschusse über die weitere Behandlung der ihrem Zwecke auch ferner zu erhaltenden „Schlichting-Stiftung".

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Die Rechtsbeziehungen zwischen Schiffer und Ladungsbeteiligten.

Die gesetzliche Grundlage der Vertretungsbefugnis des Schiffers den Ladungsbeteiligten gegenüber bildet der § 10 Absatz 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes. Nach dieser Bestimmung hat nämlich der Schiffer im Interesse der Ladungsbeteiligten für das Beste der Ladung nach Möglichkeit zu sorgen. Der innere Grund dieser Gesetzesvorschrift ist offensichtlich der, daß es den Ladungsbeteiligten infolge ihrer regelmäßigen Abwesenheit von dem Frachtschiff nicht möglich ist, selbst für ihre Ladung auf dem Schiffe Sorge zu tragen und der Schiffer selbst demgemäß als die geeignetste Person erschien, um als Vertreter der Ladungsbeteiligten für deren Ladung Sorge zu tragen. Bemerkenswert ist, daß der Schiffer Vertreter der Ladungsbeteiligten nicht etwa auf Grund eines von diesen erteilten Auftrages ist, sondern unmittelbar kraft Gesetzes — nämlich auf Grund der erwähnen Bestimmung des Binnenschiffahrtsgesetzes —, so daß es also niemals einer ausdrücklichen Beauftragung der Ladungsbeteiligten bedarf, um dem Schiffer diese Vertretungsbefugnis zu übertragen.

Aus dem Gesagten folgt jedoch nicht, daß etwaige Aufträge, Weisungen oder Instruktionen der Ladungsbeteiligten an den Schiffer unzulässig und rechtsunwirksam wären. In dieser Beziehung ist die Rechtslage vielmehr derartig, daß der Schiffer dem betreffenden Ladungsbeteiligten gegenüber zur Befolgung von dessen Weisungen und Instruktionen verpflichtet ist und letzterem gegenüber schadensersatzpflichtig ist, wenn dem Ladungsbeteiligten aus der Nichtbefolgung der Weisungen usw. seitens des Schiffers ein positiver Schaden entstanden ist. Im Verhältnis zu dritten Personen, die mit dem Schiffer Rechtsgeschäfte abschließen, gilt jedoch die gesetzliche Vertretungsmacht des Schiffers als in keiner Weise umschränkt und begrenzt, es sei denn, daß der Dritte von der Beschränkung der Vollmacht des Schiffers Kenntnis hatte. Dieser Grundsatz ergibt sich aus dem Bürgerlichen Gesetzbuch, das dem Binnenschiffahrtsgesetz gegenüber stets ergänzend eingreift. Ferner folgt aus der gesetzlichen Bestimmung des § 100 des Binnenschiffahrtsgesetzes, daß eine Erklärung des Schiffers, im Namen der Ladungsbeteiligten handeln zu wollen, dem Dritten gegenüber nicht erforderlich ist, weil eben die Vollmacht dem Schiffer schlechthin von dem Gesetz erteilt worden ist und ihm stets als erteilt gilt, sofern nicht den besonderen Umständen zufolge die Vertretungsbefugnis als ausgeschlossen erscheint. Solche besonderen Umstände liegen dann zum Beispiel vor, wenn der Schiffer ausdrücklich oder durch konkludente Handlungen dem Dritten, mit dem er das betreffende Rechtsgeschäft abschließt, zu erkennen gibt, daß er nicht als Stellvertreter handele, sondern für sich selbst und im eigenen Namen. Denn dann ist für den Dritten eben kein Zweifel darüber möglich, daß der Schiffer eben nicht als Vertreter der Ladungsbeteiligten, sondern für sich selbst das Rechtsgeschäft mit ihm zum Abschluß bringen will.

Zweifelhaft, weil nicht im Gesetz selbst zur ausdrücklichen Regelung gelangt, ist der Zeitpunkt, von welchem an der Beginn dieser Stellvertretungsbefugnis des Schiffers zu rechnen ist. Nach der einen Ansicht soll die Vertretungsmacht des Schiffers von dem Zeitpunkte an datieren, zu welchem ihm die Ladung von den Ladungsbeteiligten anvertraut worden ist, nach der anderen Auffassung bereits dann, wenn der Schiffer in direkte Beziehungen zur Ladung tritt. Der ersteren Auffassung dürfte jedoch der Vorzug zu geben sein, weil der Begriff der Beziehung zu den Gütern ein zu unklarer und verschwommener ist, um daraus praktisch brauchbare Ergebnisse erzielen zu können. Auch der Auffassung des Verkehrslebens dürfte es am meisten entsprechen, den Schiffer erst dann als Vertreter der Ladungsbeteiligten anzusehen, wenn die Güter von ihm tatsächlich in seine Obhut und Gewalt genommen worden sind. Aber auch in dieser Hinsicht ist noch eine Einschränkung dahingehend zu machen, daß die Vertretungsmacht des Schiffers selbstverständlich noch so lange ruht, als die Ladungsbeteiligten trotz der Besitzergreifung der Güter seitens des Schiffers noch in der Lage sind, selber Verfügungen über die Ladung treffen zu können; demgemäß beginnt die Vertretungsmacht des Schiffers regelmäßig erst dann, wenn er mit seinem Schiff den Abladungshafen verlassen hat und nunmehr ihm allein die Anordnung zweckmäßiger Maßnahmen über Schiff und Ladung möglich sind. Damit ist zugleich das zeitliche Ende der Stellvertretungsbefugnis des Schiffers gekennzeichnet, das eben zu dem Zeitpunkt anzunehmen ist, zu welchem die Reise selbst ihr Ende findet. Das ergibt sich auch mit unzweifelhafter Deutlichkeit aus dem Gesetze selbst; denn in der Bestimmung des § 10 Absatz 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes wird eben lediglich vorgeschrieben, daß die Pflicht zur Sorgetragung des Schiffers „während der Reise" besteht, womit die zeitliche Grenze der Dauer der Vertretungsbefugnis des Schiffers gesetzt worden ist.

Aus der gesetzlichen Bestimmung des § 10 Absatz 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes läßt sich auch die Schlußfolgerung über den Umfang der Vollmacht des Schiffers ziehen. Wenn nämlich hier bestimmt wird, daß der Schiffer während der Reise für das Beste der Ladung nach Möglichkeit Sorge zu tragen hat, so ist damit zum Ausdruck gebracht, daß der Schiffer nur zu solchen rein tatsächlichen Handlungen und Rechtsgeschäften als befugt zu erachten ist, die das Beste der Ladung bezwecken, mit anderen Worten also dem Zweck der Erhaltung und Pflege der Güter dienen. Das ist selbstverständlich stets dann der Fall, wenn der Ladung aus Gefahren irgend welcher Art Verluste oder eine Beschädigung droht, die nur durch schnelles — meist sofortiges — Eingreifen des Schiffers abgewendet oder doch erheblich gemindert werden können. Besteht die Ladung aus lebenden Tieren, so hat der Schiffer deren sachgemäße Ernährung und Wartung zu überwachen und die Interessen der Ladungsbeteiligten auch in dieser Hinsicht wahrzunehmen, wenn zur Abwendung oder Verringerung von Verlusten besondere Maßregeln erforderlich sind — so zur Tötung von Tieren, die mit ansteckenden Krankheiten befallen werden. Stellt sich ferner der Bestimmung des Schiffes zur glücklichen Vollendung seiner Reise ein dem Schiff und Ladung gefährliches Hindernis entgegen, dann kann und muß der Schiffer zu dessen Beseitigung die ihm geeignet erscheinenden Maßnahmen treffen; hierbei kann er erforderlichen Falles Güter über Bord werfen, sie teilweise oder ganz verkaufen, ihre Auflagerung bewirken, sie an Land setzen oder auch verpfänden, wenn die Aufwendung höherer Geldbeträge erforderlich ist.

Hat der Schiffer im Rahmen der ihm zustehenden erörterten Vertretungsmacht ein Rechtsgeschäft im Interesse der Ladungsbeteiligten mit einem Dritten abgeschlossen, so wirkt dieses Rechtsgeschäft unmittelbar für und gegen die betreffenden Ladungsbeteiligten derartig, als ob das Rechtsgeschäft von diesen selbst getätigt worden wäre. Die in Frage kommenden Ladungsbeteiligten werden also dem Dritten gegenüber unmittelbar berechtigt und verpflichtet, während zwischen dem Schiffer und dem Dritten Rechtsbeziehungen aus einem derartigen Rechtsgeschäft nicht zur Entstehung gelangen. Aus diesem Grunde kann daher auch der betreffende Ladungsbeteiligte ohne weiteres auf Grund der Legitimation, daß er der in Betracht kommende Ladungsbeteiligte ist, seine Rechte aus dem von dem Schiffer abgeschlossenen Rechtsgeschäft geltend machen, weil er eben aus dem Rechtsgeschäft des Schiffers der materiell Berechtigte (und auch Verpflichtete) ist. Die Haftung des Ladungsbeteiligten aus einem derartigen Rechtsgeschäft des Schiffers geht aber nicht weiter als die mit der Ladung, mit welcher er das betreffende Schiff befrachtet hat.

Eine Einschränkung der gesetzlichen Vertretungsbefugnis des Schiffers gibt der § 10 Absatz 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes. Hiernach hat nämlich der Schiffer, wenn zur

Abwendung oder Verringerung eines Verlustes besondere Maßregeln erforderlich sind, wenn tunlich, die Anweisung der Ladungsbeteiligten einzuholen, sonst nach bestem Ermessen das Erforderliche selbst zu veranlassen und dafür zu sorgen, daß die Ladungsbeteiligten von dem Vorfall und den dadurch veranlaßten Maßregeln schleunigst in Kenntnis gesetzt werden. Das Gesetz sondert also, wie ersichtlich, aus den möglichen Fällen der Vertretungsbefugnis des Schiffers den besonderen Fall der Gefahr des Verlustes oder der Verringerung der Frachtgüter aus, und macht es hier dem Schiffer zur Pflicht, zunächst die Anweisung der Ladungsbeteiligten bezüglich der zu treffenden Maßnahmen einzuholen. Diese Verpflichtung des Schiffers besteht aber gesetzlich anderseits nur dann, wenn die Einholung der Instruktionen der Ladungsbeteiligten als tunlich erscheint. Tunlich erscheint die Einholung stets dann, wenn die Erteilung derartiger Instruktionen seitens der Ladungsbeteiligten nach Lage des Falles als möglich erscheint und nicht für die Ladung die Gefahr einer weiteren Beschädigung oder Verringerung aus dem nunmehr eintretenden Zeitverlust besteht. Besteht dagegen eine derartige Gefahr für die Ladung, so erscheint die Einholung von Instruktionen der Ladungsbeteiligten als untunlich, und der Schiffer hat nunmehr selbständig nach eigenem Ermessen die ihm zweckmäßig erscheinenden Maßnahmen anzuordnen. Untunlich ist eine Einholung von Instruktionen der Ladungsbeteiligten selbstverständlich immer dann, wenn der Schiffer wegen allzu großer Entfernung seines Schiffes die Ladungsbeteiligten nur mit großen Schwierigkeiten schriftlich erreichen kann oder ein allzu großer Zeitverlust hieraus entspringt.

Hat der Schiffer für die Ladungsbeteiligten auf Grund seiner gesetzlichen Vertretungsmacht ein Rechtsgeschäft der bezeichneten Art zum Abschluß gebracht, so ist er gemäß § 10 Absatz 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes verpflichtet, hiervon den Schiffseigner in Kenntnis zu setzen. Ferner hat er in allen erheblichen Fällen, namentlich wenn er die Reise einzustellen oder zu ändern sich genötigt findet, die Erteilung von Verhaltungsmaßregeln bei dem Schiffseigner nachzusuchen, sofern es die Umstände gestatten.

Für die Ausführung der von dem Schiffer abgeschlossenen Rechtsgeschäfte gibt der § 7 des Gesetzes die allgemeine Vorschrift, daß der Schiffer bei der Erfüllung der Verträge die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden hat. Das ist natürlich nur ein rein objektiver Maßstab, der von dem Gesetz hier gegeben wird; die Beurteilung, ob diese Sorgfaltspflicht von dem Schiffer im einzelnen Falle eingehalten worden ist, richtet sich nach den Umständen der vorliegenden Sachlage, die eben regelmäßig verschiedenartig gestaltet ist. Für jeden durch die Vernachlässigung dieser Sorgfalt entstandenen Schaden haftet der Schiffer nicht nur dem Schiffseigner, sondern auch den Ladungsbeteiligten (Absender und Empfänger), den beförderten Personen und der Schiffsbesatzung, es sei denn, daß er auf Anweisung des Schiffseigners gehandelt hat. Damit ist den Ladungsbeteiligten von dem Gesetz (Absatz 2 des § 7) die Grundlage ihrer etwaigen Schadensersatzansprüche gegeben worden. Voraussetzung des Schadensersatzanspruches der Ladungsbeteiligten ist einmal, daß auf Seiten des Schiffers eine Vernachlässigung der ihm obliegenden Sorgfaltspflicht vorliegt und weiter, daß aus dieser Pflichtverletzung ihnen ein in Geld abschätzbarer Schaden entstanden ist. Der Schiffer haftet den Ladungsbeteiligten also insbesondere dann nicht, wenn der Schaden auch bei Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt entstanden wäre, sein Verschulden also mit anderen Worten für den Schaden in der vorliegenden Gestaltung überhaupt nicht ursächlich war. Ferner gibt das Gesetz selbst eine Ausnahme von dieser Haftung des Schiffers, nämlich dann, wenn der Schiffer auf Anweisung des Schiffseigners gehandelt hat. In letzterem Falle haftet dann eben der Schiffseigner den Ladungsbeteiligten, weil der Schaden aus seinen Anordnungen entstanden ist und er die Verantwortung für die Richtigkeit dieser Anweisungen den Ladungsbeteiligten gegenüber zu tragen hat. Hiervon macht das Gesetz aber eine Ausnahme — so daß also nicht der Schiffseigner, sondern der Schiffer haftet —, für den Fall, daß der Schiffer es unterlassen hat, dem Schiffseigner die nach Lage des Falles erforderliche Aufklärung zu erteilen, oder daß dem Schiffer eine strafbare Handlung zur Last fällt. Dies offensichtlich aus dem Grunde, weil die Anweisung des Schiffseigners dann eben objektiv nach bestem Ermessen erteilt worden war und ihm ein Verschulden im rechtlichen Sinne nicht zur Last zu legen ist. Grundsätzlich besteht aber eine Haftung nur bei Vorliegen von Verschulden auf Seiten der schadensersatzpflichtig gemachten Person, von einigen hier nicht in Betracht kommenden Ausnahmefällen abgesehen. Anderseits wird durch die Erteilung der Anweisung selbstverständlich der Schiffseigner persönlich dann verpflichtet, wenn er bei der Erteilung von dem Sachverhältnis unterrichtet war, wie in Absatz 3 des § 7 ausdrücklich hervorgehoben wird.

Der § 9 des Binnenschiffahrtsgesetzes trifft Bestimmungen für den Fall, daß der Schiffer durch Krankheit oder andere Ursachen verhindert ist, das Schiff zu führen; in diesem Falle darf er den Antritt oder die Fortsetzung der Reise nicht ungebührlich verzögern, muß vielmehr, wenn Zeit und Umstände es gestatten, die Anordnungen des Schiffseigners einholen und für die Zwischenzeit die geeigneten Vorkehrungen treffen, im entgegengesetzten Falle aber einen anderen Schiffer einsetzen. Für diesen Stellvertreter ist dann der Schiffer nur insofern verantwortlich, als ihm bei der Wahl desselben ein Verschulden trifft.

Bemerkenwert ist zunächst bezüglich der Haftung des Schiffers für diesen seinen Stellvertreter, daß das Gesetz den Schiffer nur für ein solches Verschulden verantwortlich und den Ladungsbeteiligten gegenüber haftbar macht, daß ihn betreffs der Auswahl dieses Stellvertreters zur Last fällt. Für die Schadenshaftpflicht bedeutet das für den von den Ladungsbeteiligten auf Schadensersatz in Anspruch genommenen Schiffer, daß er zwecks Erzielung einer Klageabweisung den Entschuldungsbeweis — sogenannten Exkulpationsbeweis — führen kann, in der Richtung nämlich, daß er bei der Auswahl des Stellvertreters die im Verkehr erforderliche Sorgfalt angewendet hatte. Diesen Beweis hat der Schiffer immer dann erbracht, wenn er nachweist, daß der Stellvertreter auf Grund seiner Papiere über seine Vorbildung und Prüfungen zur Führung des Schiffes als die geeignete Person erschien. Sache des Schiffers ist es also, zwecks Vermeidung einer Schadensersatzpflicht seinerseits, sich in dieser Richtung aus den Papieren des zu erwählenden Stellvertreters hinreichende Kenntnis zu verschaffen, da ihm mehr auf keinen Fall zugemutet werden kann. Hat der Schiffer diesen Entschuldungsbeweis in der bezeichneten Richtung in dem Haftpflichtprozeß geführt, so ist er den Ladungsbeteiligten von jeglicher Haftung für die schuldhaften Handlungen des Stellvertreters befreit. Das führt aber selbstverständlich nicht auch zu einer gleichzeitigen Haftungsbefreiung für den Stellvertreter des Schiffers den Ladungsbeteiligten gegenüber; vielmehr können letztere gegen den Stellvertreter des Schiffers ihre Schadensersatzansprüche unter denselben Voraussetzungen und in demselben Umfange gegen den Stellvertreter des Schiffers geltend machen, wie gegen den eigentlichen Schiffer, der seinen Haftungsbefreiungsbeweis in der gekennzeichneten Weise mit Erfolg geführt hatte. Wie bereits bemerkt wurde, haftet der Schiffer den Ladungsbeteiligten auf Schadensersatz, wenn ihn bezüglich der Auswahl des Stellvertreters ein Verschulden traf und durch das schuldhafte Handeln des Stellvertreters den Ladungsbeteiligten ein Schaden an ihren Gütern entstanden ist. In diesem Falle kann nun anderseits der Schiffer an dem schuldigen Stellvertreter zwecks Rückerstattung der an die Ladungsbeteiligten gezahlten Schadenssumme Rückgriff — sogenannten Regreß — nehmen, da in dem Verhältnis zwischen Schiffer und schuldigen Stellvertreter selbstverständlich letzterer allein haftet.

Der § 10 des Binnenschiffahrtsgesetzes setzt ferner für den Schiffer die Verpflichtung fest, von Beschädigungen des Schiffes oder der Ladung, von eingegangenen Geschäften, sowie von der Einsetzung eines Stellvertreters den Schiffseigner in Kenntnis zu setzen. Diese Bestimmung will dadurch dem Schiffseigner die Möglichkeit gewähren, dem Schiffer selbst die ersterem als erforderlich erscheinenden Maßregeln und Instruktionen zu erteilen, falls hierfür genügende Zeit noch vorhanden sein sollte. Diese Verpflichtung hat für den Schiffer bei schuldhafter Verletzung gleichfalls eine Schadensersatzpflicht zur Folge, und zwar hier dem Schiffseigner gegenüber, da die gesetzliche Verpflichtung des Schiffers diesem gegenüber besteht.

Hatte der Schiffer Anweisungen und Instruktionen von den Ladungsbeteiligten selbst erhalten, so wird er im allgemeinen im Verhältnis zu den derartige Maßnahmen erteilenden Ladungsbeteiligten von seiner Schadensersatzpflicht und Haftung befreit, wobei jedoch die unsachgemäße Befolgung derartiger Instruktionen nicht ausschließt, daß der Schiffer trotzdem den Ladungsbeteiligten auf Schadensersatz haftbar ist. Wenn nämlich der anweisungserteilende Ladungsbeteiligte nachweisen kann, daß der Schiffer seine Verpflichtung insofern verletzt hat, als er nur ungenügende Instruktionen eingeholt oder die Situation unrichtig oder nicht ausführlich geschildert hatte, so trifft den Schiffer ein Verschulden im Rechtssinne, für das er dem geschädigten Ladungsbeteiligten einzustehen hat. Selbstverständlich hat der Ladungsbeteiligte aber einmal den Beweis zu führen, daß ihm tatsächlich ein in Geld schätzbarer Schaden entstanden ist, und ferner, daß die Ursache dieses Schadens die Pflichtverletzung seitens des Schiffers war — Beweis des ursächlichen Zusammenhanges —.

Die §§ 11 ff. des Binnenschiffahrtsgesetzes sehen dann im einzelnen noch vor, welche Maßnahmen von dem Schiffer zwecks sofortiger Feststellung des Sachverhaltes und Beweissicherung zu treffen sind. Wenn nämlich das Schiff oder die Ladung von einem Unfall betroffen wird, so ist gemäß § 11 des Binnenschiffahrtsgesetzes der Schiffer berechtigt und auf Verlangen des Schiffseigners oder eines Ladungsbeteiligten verpflichtet, vor dem Amtsgericht des Ortes, an welchem die Reise endigt, und, wenn das Schiff vorher an einem Orte längere Zeit liegen bleiben muß, vor dem Amtsgericht dieses Ortes eine Beweisaufnahme über den tatsächlichen Hergang sowie über den Umfang des eingetretenen Schadens und über die zur Abwendung oder zur Verringerung desselben angewendeten Mittel zu beantragen. Er hat sich ferner selbst zum Zeugnis zu erbieten und die zur Feststellung des Sachverhältnisses sonst dienlichen Beweismittel zu bezeichnen. Bemerkenswert ist, daß eine Berechtigung des Schiffers zur Beantragung einer derartigen Beweisaufnahme vor dem Amtsgericht stets besteht, ohne daß dem Schiffseigner oder den Ladungsbeteiligten irgendein Einfluß in dieser Richtung eingeräumt wäre. Eine Verpflichtung des Schiffers zur Beantragung einer derartigen Beweisaufnahme schlechthin besteht jedoch nicht, sondern nur unter der Voraussetzung, daß der Schiffseigner oder einer der Ladungsbeteiligten ein diesbezügliches Verlangen stellt. Wird ein solches Verlangen seitens letzterer Personen aber gestellt, so ist der Schiffer verpflichtet, diesem Verlangen nachzukommen, und er macht sich schadensersatzpflichtig, wenn er diesem Verlangen nicht nachkommt.

Zur Aufnahme des Beweises bestimmt dann das Amtsgericht einen tunlichst nahen Termin, zu welchem der Schiffer und die sonst bezeichneten Zeugen zu laden sind. Dem Schiffseigner und den Ladungsbeteiligten ist von dem Termin Mitteilung zu machen, soweit es ohne verhältnismäßige Verzögerung des Verfahrens geschehen kann, wobei die Mitteilung durch öffentliche Bekanntmachung erfolgen kann. (§ 12 des Binnenschiffahrtsgesetzes). Die Aufnahme des Beweises erfolgt nach den Bestimmungen der Zivilprozeßordnung. Soweit hiernach nicht die Beeidigung des Schiffers ausgeschlossen ist, beschließt das Gericht über dieselbe nach freiem Ermessen. Die an Schiff und Ladung Beteiligten, sowie die etwa sonst durch den Unfall Betroffenen sind berechtigt, in Person oder durch Vertreter der Verhandlung beizuwohnen. Sie können eine Ausdehnung der Beweisaufnhme auf weitere Beweismittel beantragen. Das Gericht ist ferner befugt, eine Ausdehnung der Beweisaufnahme auch von Amtswegen anzuordnen, soweit dies zur Klärung des Sachverhaltes erforderlich erscheint. (§ 15 des Binnenschiffahrtsgesetzes.)

Regelmäßig wird der Schiffer bei derartigen Schadensfällen den Ladungsbeteiligten zur Deckung deren Schäden nicht als hinreichend zahlungsfähig gelten können, zumal dann nicht, wenn es sich um Schäden mehr oder weniger beträchtlicher Art handelt. In Fällen dieser Art — also in den regelmäßigen Fällen — werden die Ladungsbeteiligten daher ein großes Interesse daran haben, nicht den Schiffer für die Zahlung dieser Schäden ihrer Ladung haftbar zu machen, sondern den Schiffseigner, der den schuldhaft handelnden Schiffer angestellt hatte. Für solche Klagen der Ladungsbeteiligten gegen den Schiffseigner ist die Bestimmung des § 278 des Bürgerlichen Gesetzbuches von grundlegender Bedeutung, nach welcher der Schiffseigner für das Verschulden derjenigen Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verpflichtungen den Ladungsbeteiligten gegenüber bedient — also für den von ihm angestellten Schiffer — in gleichem Umfange einzustehen hat, wie für eigenes Verschulden. Diese Bestimmung des Bürgerlichen Gesetzbuches ist noch durch die Spezialbestimmung des § 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes ergänzt worden. Nach Wortlaut der letzteren Vorschrift ist nämlich der Schiffseigner für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt, wobei zur Schiffsbesatzung im Sinne des Gesetzes der Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen gehören, mit Ausnahme der Zwangslotsen. In beiden Bestimmungen ist die Haftung des Schiffseigners, wie ersichtlich, von der Voraussetzung des Vorliegens eines Verschuldens auf Seiten des Schiffers sowie der übrigen bezeichneten Schiffspersonen den Geschädigten — also insbesondere den Ladungsbeteiligten gegenüber — abhängig.

Dr. Werneburg, Rechtsanwalt, Berlin-Schöneberg.

Ueberstunden.

Die regelmäßige tägliche Arbeitszeit der Angestellten ausschließlich der Pausen darf die Dauer von acht Stunden nicht überschreiten; höchstens ein Ausgleich ist gestattet, wenn an den Tagen vor den Sonn- und Feiertagen die Arbeitszeit verringert ist, und in weiterem Umfange ist ein Ausgleich zulässig, wenn er durch Tarifvertrag geregelt ist. Grundsatz ist und bleibt der durchschnittliche achtstündige Arbeitstag (vgl. die näheren Bestimmungen der §§ 1 und 7 der Verordnung vom 18. März 1919 über die Regelung der Arbeitszeit der Angestellten während der Zeit der wirtschaftlichen Demobilmachung).

Ueberarbeit kann vom Arbeitgeber grundsätzlich verlangt werden in gewissen Notfällen (§ 4 der Verordnung), ferner an 20 (bei tarifvertraglicher Regelung an 30) Tagen im Jahr, die der Bestimmung des Arbeitgebers überlassen sind. Für diese Tage darf die Beschäftigung 10 Stunden täglich dauern, aber spätestens bis 10 Uhr abends. Bemerkenswert ist, daß dabei jeder Tag in Anrechnung kommt, an dem auch nur ein Angestellter über die grundsätzliche Arbeitszeit hinaus beschäftigt wird.

Die Tage, an denen Ueberarbeit stattfindet, sind vorher an einer Tafel, die sichtbar aufzuhängen ist, bekanntzugeben.

Mit Genehmigung des zuständigen Aufsichtsbeamten können weitere Ueberarbeitstage angeordnet werden, wenn der Betrieb durch unvermeidliche Störungen, insbesondere Naturereignisse und Unglücksfälle unterbrochen war (wichtig für Streiks).

Beginn und Ende der Arbeitszeit und der Pausen sind entweder durch Tarifvertrag oder im Einverständnis des Arbeitgebers mit dem Angestelltenausschuß oder der Angestelltenschaft festzusetzen.

Da diese letzte Bestimmung vor denjenigen Bestimmungen steht, die die Ueberarbeit regeln, so dürfte daraus zu schließen sein, daß für die Anordnung der Ueberarbeit selbst (ob beispielsweise durch Verkürzung der Mittagspause, durch Verlängerung des Arbeitsendes, durch Einführung der Sonnabend-Nachmittagsarbeit usw.) der Arbeitgeber freie Hand hat und nicht einmal verpflichtet ist, die Angestellten oder die Arbeiterschaft auch nur zu hören.

Ueber den hier angegebenen Rahmen hinaus kann der Arbeitgeber Ueberstunden nicht verlangen, also auch dann nicht, wenn er zur Zahlung bereit ist. Ist aber nicht wenigstens der Angestellte befugt, Ueberarbeit zu leisten?

Es ist kein Zweifel, daß derartige Ueberarbeit auch, abgesehen von Notstandsfällen, oft im dringenden Interesse des Arbeitgebers liegt, wenn beispielsweise in einem Betriebe zu einer bestimmten Saison besonderer Arbeitsandrang ist und die 20 bzw. 30 Ueberarbeitstage in diese Saisonzeit gelegt werden, und wenn dann außerhalb der Saison ein unerwartet großer Auftrag einläuft, so wäre es gewiß wünschenswert, daß der Arbeitgeber im Einvernehmen mit seinen Angestellten Ueberarbeit leisten läßt, selbstverständlich gegen besonderes Entgelt.

Ob der Gesetzgeber die Notwendigkeit oder Zweckmäßigkeit solcher Ueberarbeit übersehen hat, mag zweifelhaft sein; nach der Fassung des Gesetzes muß man annehmen, daß jede Ueberarbeit schlechthin verboten ist. Es heißt im § 1: Die regelmäßige — richtiger die durchschnittliche — tägliche Arbeitszeit darf acht Stunden nicht überschreiten, es heißt nicht, daß der Angestellte nur zu achtstündiger Arbeitszeit verpflichtet ist. Aus dieser klaren Bestimmung „darf nicht überschreiten" kann also nur geschlossen werden, daß auch im Wege der Vereinbarung Ueberarbeit über den gesetzlich vorgesehenen Rahmen hinaus unzulässig ist. Die unzulässige Beschäftigung von Arbeitnehmern gegen oder mit ihrem Willen über den Rahmen des Gesetzes hinaus ist nach § 18 des Gesetzes strafbar. Der Angestellte selbst wird jedoch schwerlich als „Mittäter" zur Verantwortung gezogen werden können.

Rechtsanwalt Dr. jur. Eckstein, Berlin.

Die zwangsweise Freimachung von Arbeitsstellen.

Es ist das Bestreben der Regierung, die wirtschaftlichen Verhältnisse hinsichtlich der Angestellten und Arbeiter möglichst wieder zurückzuführen auf den Stand wie vor dem Kriege. Nach den einschneidenden Verordnungen vom 4. Januar 1919 und 24. Januar 1919 hinsichtlich der Wiedereinstellung der Kriegsteilnehmer bei ihren früheren Dienstherren hat jetzt der Reichsminister für die wirtschaftliche Demobilmachung eine Verordnung vom 28. März erlassen, die in durchgreifender Weise die Verhältnisse neu regelt.

Wo sich eine erhebliche Arbeitslosigkeit eingestellt hat, und das dürfte wohl in der ganzen Wirtschaft der Fall sein, sind die Demobilmachungsausschüsse befugt, nach Maßgabe der Verordnung Arbeitsstellen zwangsweise freizumachen.

Drei Gesichtspunkte sind es, die für das Recht und die Pflicht der Arbeitgeber zur Abschiebung ihrer Arbeiter und Angestellten zwecks Einstellung von Hilfskräften maßgebend sind:

Freizumachen sind erstens die Stellen derjenigen, die auf Erwerb nicht angewiesen und bei Kriegsausbruch keinen Erwerbsberuf gehabt haben. Damit sollen in erster Linie die vermögenden Personen und weibliche Angestellte, die mindestens einem mittleren Hausstand angehören, getroffen werden.

2. Sämtliche Land- und forstwirtschaftlichen Arbeiter, Bergarbeiter und Gesinde sind auf Anordnung des Demobilmachungsausschusses zu entlassen. Diese Bestimmung ist im wesentlichen bereits überholt durch die Verordnung vom 16. März 1919, wonach Land-, Forst- und Bergarbeiter überhaupt nicht außerhalb ihres Berufes beschäftigt werden dürfen.

3. Diejenigen Personen können zwangsweise entlassen werden, die während des Krieges von einem anderen Ort zugezogen sind. Der Grundsatz ist, es soll ein Auswärtiger nicht dem Einheimischen den Platz wegnehmen, mag der Auswärtige auch durch Not und nicht durch Gewinnsucht zum Wechseln der Arbeitsstätte veranlaßt worden sein. Um aber Härten vorzubeugen, sind ausgenommen die Schwerbeschädigten, die Verheirateten und diejenigen, die aus dem Ausland oder den besetzten Provinzen nach dem Inland geflüchtet sind.

Ausnahmen sind grundsätzlich zulässig. Soweit nämlich allgemein oder in Einzelfällen die Entlassung zu unbilligen Härten führen oder gegen das öffentliche Interesse verstoßen würde, kann der Demobilmachungsausschuß Ausnahmen bewilligen oder Fristen setzen.

Zum Schutze gewisser Betriebe, die im besonderen öffentlichen Interesse liegen oder bei denen sonstige Gesichtspunkte mitsprechen, darf die Entlassungspflicht überhaupt nicht angeordnet werden, so insbesondere bei den Land-, Forst- und Bergarbeitern, beim Gesinde, bei den eigenen Haushaltsangehörigen, bei Generalbevollmächtigten oder im Handelsregister eingetragenen Organen oder Vertretern (insbesondere Prokuristen), schließlich bei Bühnen- und Orchestermitgliedern.

Ferner ist bei den Kriegsteilnehmern, insbesondere den Kriegsbeschädigten, die durch die bereits genannten Verordnungen besonders geschützt werden, der wirtschaftliche Schutz aufrechterhalten. Bei denjenigen, die als Kriegsteilnehmer auf ihren früheren Posten gekommen oder als Schwerbeschädigte auf Grund des Gesetzes eingestellt sind, findet eine Entlassung nicht statt.

Die Entlassung erfolgt nicht nach dem Ermessen des Arbeitgebers; es sind vorher der Angestellten- oder Arbeiterausschuß oder die sonstigen Arbeitnehmervertretungen zu hören, oder wo das nicht möglich ist, die Anhörung nachzuholen. Die Kündigung selbst geschieht zu dem ersten Termin, zu dem sie gesetzlich zulässig ist, mindestens aber — was wichtig ist, bei täglicher Kündigung — mit einer Frist von zwei Wochen.

Erfüllt ein Arbeitgeber die ihm obliegende Entlassungspflicht nicht, so kann an seiner Stelle der Demobilmachungsausschuß kündigen.

Nach Anordnung des Demobilmachungsausschusses ist für jeden Entlassenen eine Ersatzkraft einzustellen, und zwar ev. durch Vermittelung eines nicht gewerbsmäßigen, in der Regel also eines öffentlichen oder gemeinnützigen Stellennachweises. Der Verstoß gegen die Wiedereinstellungspflicht wird für jeden Fall mit einer Buße bis zu 3000 M geahndet.

Dem entlassenen Arbeitnehmer wird noch die besondere Vergünstigung der freien Fahrt für sich und Angehörige, ev. eines Umzugszuschusses gewährt, wenn er binnen einer Woche nach der Entlassung in seine Heimat fährt (die Uebersiedelung selbst kann natürlich hinausgeschoben werden). Außerdem steht ihm das Recht der vorzeitigen Kündigung des Wohnungsmietvertrages zu. Rechtsanwalt Dr. jur. Eckstein, Berlin.

Der Eigentumsvorbehalt an Teilen von Schiffen und schiffstechnischen Anlagen.

Von Rechtsanwalt Dr. Ernst Eckstein, Berlin.

Schiffsteile oder Teile einer schiffstechnischen Anlage, die mit dem Schiff oder der Anlage zu einer untrennbaren Einheit verknüpft werden, können nicht Gegenstand besonderer Rechte sein, da die Teile einer einheitlichen Sache, die voneinander nicht getrennt werden können, ohne daß der eine oder andere zerstört oder in seinem Wesen verändert wird, als wesentliche Bestandteile einer Sache anzusehen sind, die nach § 93 BGB. nur einem einheitlichen rechtlichen Schicksal unterliegen können.

Behalten die Teile des Schiffes oder der Anlage aber ihre selbständige Existenz, werden sie nicht untrennbar mit der Hauptsache verbunden, so liegt die Frage, ob sie Gegenstand besonderer Rechte sein können, weit verwickelter. Um auf die praktische Bedeutung dieser Frage hinzuweisen: Wenn Schiffsteile oder Teile schiffstechnischer Anlagen geliefert werden, und wenn der Lieferant sich das Eigentum daran vorbehält, so ist sein Eigentumsvorbehalt gegenstandslos in dem Augenblick, in dem die Schiffsteile und die schiffstechnische Anlage dem Schiffbau, der Hafenanlage usw. fest eingefügt worden sind, weil sie in diesem Augenblick in das Eigentum des Schiffseigentümers fallen, da sie wesentliche Bestandteile des Schiffes geworden sind. Ist der Eigentumswechsel dann wenigstens an den losen Teilen des Schiffes oder der Anlagen wirksam? Ferner: Der Eigentümer eines Schiffes bestellt bei einem Lieferanten neue Schiffsteile, Ersatz für gewisse Bestandteile einer schiffstechnischen Anlage u. dgl. Kann der Lieferant sich an diesen Schiffsteilen sein Eigentum vorbehalten?

Wenn die losen Teile in keiner notwendigen inneren Verbindung mit der Maschine oder Anlage stehen, wenn es sich beispielsweise um bloße Ersatzteile handelt, die für den Fall der Reparatur der im Gebrauch befindlichen Maschinenteile eingesetzt werden sollen, so können diese Ersatzteile höchstens als Zubehör der Maschine oder Anlage angesehen werden, an denen ein fremder Eigentumsvorbehalt möglich ist.

Häufig sind aber auch die Fälle, in denen Schiffsteile usw. vollständig lose bleiben, aber trotzdem zum Betriebe des Schiffes oder der Anlage unentbehrlich sind. In diesem Falle hat die mögliche Trennbarkeit der Teile doch keine einschneidende Bedeutung. Genau so wie eine Lampe nicht dadurch ein uneinheitlicher Gegenstand ist, daß sie mit Zylinder und Kuppel, also selbständigen beweglichen Gegenständen, versehen ist, so wird die vollständige Existenz eines Schiffes, einer schiffstechnischen Anlage usw. davon abhängig sein, welche Teile untrennbar und welche trennbar mit der Hauptsache verbunden sind. So sind die Mastbäume, die Segel, trotzdem sie von dem Schiffsganzen trennbar sind, notwendige Bestandteile des Schiffes, ohne die das Schiff seinen Zweck nicht erfüllen, ohne die es also kein Schiff und demnach kein einheitliches Ganzes bilden kann. Auch ein loser Bestandteil kann so unbedingt zu dem Schiffe, der Anlage gehören, wie ein Zylinder zu einer Lampe, und es dürfte zweifellos sein, daß in solchen Fällen, trotz der Möglichkeit, die Teile unversehrt zu trennen, trotzdem die Hauptsache und die losen Bestandteile eine einheitliche Sache bilden, die nur einem rechtlichen Schicksal unterliegen kann.

Es ist also juristisch unmöglich, daß beispielsweise das Schwungrad einer Schiffsmaschine, die Steuervorrichtung eines Schiffes usw. einem anderen Eigentümer gehören, als die Maschine oder das Schiff selbst.

Man wird daher auch bei der nachträglichen Lieferung derartiger Teile von Schiffen oder schiffstechnischen Anlagen die Möglichkeit eines Eigentumsvorbehaltes des Lieferanten als juristisch unmöglich ansehen müssen.

Anders dagegen möchte ich die Sachlage ansehen, wenn die losen Teile nicht in dieser Weise notwendig mit der Maschine oder Anlage verbunde sind, daß die Maschine oder Anlage ohne diese Teile nicht mehr die Eigenschaft einer vollständigen Maschine oder Anlage hat. Man denke etwa an den Fall, daß Ersatzteile für gewisse Bestandteile des Schiffes oder einer schiffstechnischen Anlage vorhanden sind.

Das Reichsgericht hat auch solche Fälle dem § 93 BGB. unterstellt und hat gemeint, daß eine einheitliche Sache vorliegt, trotzdem jedesmal nur einer der Teile in Gebrauch genommen werden kann.

Es ist richtig, daß das Schiff oder die schiffstechnische Anlage unter Umständen als unvollständig angesehen werden kann, wenn ein Ersatzteil fehlt.

Wenn es sich um den Ersatz solcher Teile handelt, durch deren Schadhaftwerden das Schiff in seiner Fahrt behindert wird, dann würde das Schiff oder die Anlage in solchen Fällen, wenn kein Ersatzteil zur Stelle, seinem Zweck nicht mehr dienen können somit kein einheitliches Ganzes bilden. Es kommt also dabei auf die einzelnen Umstände an. Nur wenn durch das Fehlen des Ersatzteiles der Fortgang des Schiffsbetriebes gefährdet wird, kann man sagen, daß die Ersatzteile so zum Wesen des ganzen Schiffes oder der ganzen Anlage gehören, daß das Schiff oder die Anlage unvollständig wäre, wenn die Ersatzteile nicht vorhanden wären. Die Regel dürfte das aber nicht sein. Wird durch die eventuelle Einfügung des Ersatzteiles nicht das Schiff oder die Anlage vor einem Versagen des gesamten motorischen Apparates gestützt, so kann man meiner Meinung nach nur von Schiffszubehör oder -anlage sprechen, nicht aber von wesentlichen Bestandteilen; und diese Rechtsauffassung hatte auch in dem oben angeführten Fall die Vorinstanz gehabt, deren Urteil vom Reichsgericht abgeändert ist.

Ich bin daher der Meinung, daß bei der Lieferung oder Nachlieferung loser Schiffsteile usw. nur diejenigen notwendig in das Eigentum des Schiffseigentümers fallen, ohne die das Schiff oder die Schiffsanlage in technischer Beziehung unvollständig wäre. Im übrigen ist ein fremdes Eigentum an den Teilen zulässig, da es sich um Zubehör handelt, das nach bürgerlichem Recht das rechtliche Schicksal der Hauptsache nicht zu teilen braucht.

Kleine Mitteilungen

Die Lage der Binnenschiffahrt auf der Oder in den Monaten Mai und Juni 1919. Bei durchweg gutem, vollschiffigem Wasserstande während des Monats Mai ist die Oderschiffahrt leider durch die Folgen der oberschlesischen Bergarbeiterbewegung und eines teilweisen Streiks des Eisenbahnrangierpersonals mit Ausgang des Monats April nicht unerheblich beeinträchtigt worden und hat nicht annähernd die Mengen verfrachten können, die sie sonst bei voller Ausnutzung der Fahrzeuge fortzuschaffen in der Lage gewesen wäre.

Durch den mangelhaften Kohleneingang an den Umschlageplätzen hatte sich allmählich soviel Kahnraum in Cosel-Hafen angesammelt, daß die Ernährung der zahlreichen Schiffer und ihrer Familien immer mehr auf Schwierigkeiten stieß. Nachdem sich die behördliche Verfügung vom 29. April, durch die die leere Bergschiffahrt bereits in und unterhalb Januschkowitz gehalten wurde, nicht als ausreichend erwiesen hatte, sah sich die Behörde unter dem 10. Mai gezwungen, die Bergschiffahrt bereits unterhalb Oppeln halten und erst allmählich, je nach dem Abschwimmen beladener Talfahrzeuge aus dem Coseler Hafengebiet vorrücken zu lassen. Hierdurch bildete sich allmählich ein starker Bergrang, der schließlich fast bis Breslau reichte und nicht nur den gesamten Betrieb schwer beeinträchtigte, sondern naturgemäß auch die weitere Folge nach sich zog, daß der Zuzug leerer Fahrzeuge geringer wurde und in den Kohlenausgangsgenehmigungen in Cosel-Hafen gewisse Stockungen eintraten.

Immerhin sind im Monat Mai an 25 Arbeitstagen noch rund 300 000 t Kohlen in Cosel-Hafen verkippt worden, was einer Tagesleistung von rund 12 000 t entspricht; eine Menge, die noch beachtbar ist und eine ganz erhebliche Entlastung der Eisenbahn in der Versorgung zahlreicher Gebiete mit Kohlen bedeutet.

Bereits in dem ersten Drittel des Monats Juni lief das Wasser der Oder so beträchtlich ab, daß schon am 11. von dem Schiffahrtsbeauftragten Breslau die zulässige Tauchtiefe ab Cosel-Hafen auf 1,28 m herabgesetzt werden mußte. Aber auch dieser Tiefgang mußte schon am 18. auf 1,08 und am 22. auf 0,98 m weiter herabgesetzt werden, nachdem am letzteren Tage der Pegelstand der Oder in Ratibor bereits auf 1,08 m und in Pöpelwitz-Breslau auf — 0,18 m heruntergegangen war. Erst die beiden letzten Tage des Monats brachten dem Strom wieder reichliche Zuflüsse, so daß am 30. Juni schon die Tauchtiefe auf 1,50 m heraufgesetzt werden konnte.

Im Zusammenhang mit dieser nur geringen Ausnutzungsmöglichkeit der Fahrzeuge gingen bedauerlicherweise auch die Kohleneingänge von der Grube immer mehr zurück, so daß an 24 Arbeitstagen des Monats Juni nur rund 220 000 t verkippt werden konnten, d. h. pro Tag wenig mehr als 9000 t.

Im Vergleich zu diesen Zahlen dürfte die Feststellung von Interesse sein, daß der Schiffahrt für die Minderleistung kein Vorwurf gemacht werden kann, denn der Umlauf des Kahnparkes bei Cosel-Hafen in den Monaten Mai und Juni ergibt:

Cosel-Hafen an im Mai 662 Kähne
im Juni 854 „
Cosel-Hafen ab im Mai 842 „
im Juni 835 „

Der Bergverkehr, der zu Anfang des Monats Mai gleich Null war, hat sich im Laufe der beiden Monate Mai und Juni erfreulicherweise allmählich immermehr gehoben, so daß zu hoffen steht, schon im Monat Juli mit einer einigermaßen normalen Bergbeschäftigung rechnen zu können. Nicht nur der Eingang von Erzladungen in Stettin ist im Steigen begriffen, sondern auch die

Lebensmitteltransporte ab Stettin und Hamburg zeigen eine erfreuliche Zunahme, was umsomehr zu begrüßen ist, als dadurch die Lebensmittelversorgung in den Industriezentren erheblich erleichtert wird.

Mitteilungen des Schifferbetriebsverbandes für die Oder.

Einigkeit zwischen Schiffseignern und Bootsleuten in der Frage der Strafverfügungen.

Der Verband der Binnenschiffer und verwandter Berufsgenossen in Breslau hat in mehreren Zuschriften an den Betriebsverband sein Einverständnis erklärt, zu seiner Stellungnahme gegen die in letzter Zeit sehr häufig verfügten Strafen wegen angeblich unvorschriftsmäßiger Bemannung. Der Verband der Binnenschiffer teilt denselben Standpunkt, daß eine Strafe dann nicht eintreten darf, wenn der Schiffseigner nachweislich die vorschriftsmäßige Mannschaft angestellt und in Lohn hat, wenn auch der eine oder der andere vorübergehend von Bord abwesend ist. Da die strenge Durchführung der Polizeiverordnung weniger aus betrieblichen Gründen, sondern hauptsächlich im Interesse der Bootsleute angeordnet ist, erhellt aus der Stellungnahme des Verbandes der Binnenschiffer, daß die rigorose Auslegung der Polizeiverordnung von keinem der Interessenten gebilligt wird.

Der Betriebsverband bittet daher in allen Fällen, wo derartige Strafverfügungen ergehen, ihm davon rechtzeitig Kenntnis zu geben, um an geeigneter Stelle dagegen Einspruch zu erheben.

Der Mangel an Bootsleuten, der wiederholt bei der gegenwärtigen strengen Durchführung der Bemannungsvorschriften besonders schwer ins Gewicht fällt, hat zu einem erheblichen Teil auch seinen Grund darin, daß viele Schiffsmannschaften es vorziehen, bei Wasserbaubehörden an Land Arbeit zu verrichten. Bei der herrschenden Arbeitslosigkeit im Frühjahr dieses Jahres war es natürlich nur zu begrüßen, wenn auf diese Weise Arbeiter untergebracht werden konnten. Nachdem aber mittlerweile die Verhältnisse sich gebessert haben und die Schiffahrt der Mannschaften dringend bedarf, war es erforderlich, der Abwanderung von Schiffsmannschaften zur Landarbeit entgegenzutreten. Auf unsere Eingabe hat das Ober-Präsidium nunmehr verfügt:

Die Wasserbauämter sind angewiesen worden, Schiffsmannschaften aus der Privatschiffahrt, die ihre Beschäftigung aus dem Grunde aufgeben, um bei einer Dienststelle der Oderstrombauverwaltung beschäftigt zu werden, künftig nicht mehr anzunehmen.

Aenderung der Bemannungsvorschriften.

Wir haben an den Zentral-Verein für Binnen-Schiffahrt, der das berufene Organ zur Vertretung der Wünsche der Binnenschiffahrt betrieblicher Art ist, ein Gesuch des Inhalts gerichtet, daß in der Polizeiverordnung betreffend die Besatzung der Schiffe auf der Oder grundlegende Aenderungen eintreten. Im wesentlichen verlangen wir eine Aenderung in der Weise, daß es in Zukunft zu heißen hat:

Die Besatzung jedes Segelschiffes in Fahrt muß einschließlich des Führers mindestens bestehen bei einer Tragfähigkeit

von 250 bis 400 t

aus 2 schiffahrtskundigen Leuten und einem Schiffsjungen im 1. Jahr,

von 400 bis 450 t

aus 2 schiffahrtskundigen Leuten und einem Schiffsjungen im 3. Jahr.

Die Begründung dieses Ersuchens werden wir in der nächsten Nummer veröffentlichen.

Nachdem über diese Angelegenheit eine Umfrage veranstaltet worden ist, die auch in mehreren unserer Versammlungen ausführlich besprochen wurde, dürfte der gestellte Antrag den Wünschen der meisten Interessenten entsprechen.

Schifferversammlung in Cosel.

Am 7. Juli fand in Cosel eine Versammlung des Schiffer-Betriebsverbandes für die Oder statt, in der eine Reihe von Tagesfragen der Oderschiffahrt besprochen wurden. Nach der Eröffnung der Versammlung durch Herrn Barthold berichtete der Geschäftsführer des Schiffer-Betriebsverbandes für die Oder Herr Dr. Schneider über die Tätigkeit des Betriebsverbandes in letzter Zeit.

An das Referat schloß sich eine anregende Aussprache, in der eine Reihe Anträge gestellt wurden, die sich bezogen auf Regelung der Tauchtiefe, Einrichtung von Zentralverladestellen, Aenderungen einiger Bedingungen im Schlußschein, wie Fragen der Hafengebühren, einzelne Betriebsfragen in Cosel-Hafen, Lebensmittel- und Petroleumversorgung für Schiffer und anderes. Die Anträge sind an geeigneter Stelle mit entsprechender Begründung weitergegeben worden.

Zum Schluß schilderte Herr Dr. Schneider einige Fälle, die in der Rechtsauskunftsstelle des Betriebsverbandes für die Oder bearbeitet wurden und immer wiederkehren. Es handelt sich hauptsächlich um Verhalten bei Verzögerungen der Ladung, um Nichteinhaltung von Lade- und Löschfristen und Steuerfragen. Die Versammlung, die wieder von ca. 200 Schiffern besucht war, darunter auch viele Bootsleute, nahm einen sachlichen und ruhigen Verlauf. Es wird doch mehr und mehr erkannt, daß der Schiffahrt nicht mit politischen Debatten, sondern mit Erörterungen von Betriebsverhältnissen mehr gedient ist. Diese Versammlungen finden alle 14 Tage zu Beginn der Woche in Cosel statt.

Wünsche der Kleinschiffahrt.

In der letzten Coseler Versammlung wurden eine Reihe von Betriebsfragen besprochen, die sich zu einer Anzahl Anträgen verdichtet haben, die an die maßgebenden Stellen weitergeleitet wurden.

a) Infolge Streiks der Lohnarbeiter in Cosel wurde am 2. und 3. Juli in Cosel nicht gearbeitet. Die Schiffseigner hatten vielfach Schaden durch Zeitverlust von 3 bis 5 Tagen, da die Wagen verschoben waren und erst nach langem Suchen gefunden wurden. Auch mußten sie die Löhne an das Personal zahlen, obgleich nicht gearbeitet werden konnte. Unser Antrag an die Oderstrombauverwaltung geht dahin, daß den Schiffern die Zahlung des Hafengeldes für die Streiktage erlassen wird.

b) Die Einrichtung, Hafengeld zu erheben, besteht an anderen deutschen Strömen nicht, sondern lediglich an den Umschlagplätzen der Oder, mit Ausnahme von Breslau. Wenn das Hafengeld nicht ganz aufgehoben werden kann, dann sollte es der Versender tragen, in dessen Interesse der Schiffer diese Auslagen machen muß. Nicht gerechtfertigt erscheint es, daß das Hafengeld roh nach Tagen berechnet wird. Angemessener wäre es, die Gebühren gemäß der Tonnenzahl abzustufen.

c) Die Beraubungen von Kohlenladungen in Cosel-Hafen nehmen überhand. Es wird von Einwohnern von Klodnitz und Cosel ein direkter Handel mit gestohlenen Kohlen betrieben. An Wagen, die schon knapp beladen aus der Grube rollen, fehlen bei der Einladung oft 40 bis 50 Zentner, so daß die Schiffer in vielen Fällen für erhebliches Manko aufkommen müssen. In den Schlußscheinen soll daher die Klausel eingefügt werden: „Ladung ungewogen erhalten“ oder „Gewicht und Qualität unbekannt“, wie dies bereits in Hamburg üblich ist. Der Schiffer hat nur für die Ladung aufzukommen, die er wirklich erhalten hat. Wofern es möglich ist, die Ladung abzuwiegen, haftet er nur für das Gewicht der Ladung, wenn und insoweit es ihm vorgewogen worden ist. In den Anträgen des Schiffer-Betriebsverbandes für die Oder zur Aenderung des Bergschlußscheines, die demnächst den Frachtenausschuß der Oder-Kriegsgesellschaft beschäftigen werden, ist diese Regelung vorgesehen.

d) Ein weiterer Antrag, der für die Aenderung der Schlußscheine in Frage kommt, lautet: „Bei Entlöschung durch Greifer haftet Empfänger für jeden dadurch am Schiff entstandenen Schaden“. Dieser Antrag ist wiederholt schon gestellt worden. Er deckt sich auch mit einem neuen Gutachten der Handelskammer zu Berlin, in dem es heißt:

„Es ist allgemein üblich, wo Schiffe mit dem Greifer entlöscht werden, dem Schiffer den Schaden, den der Greifer verursacht, zu ersetzen oder ihm für die beschädigten Bretter neue zu geben.“ (Vergl. Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1919, Heft 12, Seite 166.)

Für die Regelung dieser Frage ist vorläufig nur der § 831 BGB. maßgebend, der dem Sinn nach besagt, daß der Entlader bei der Auswahl der Bedienungsmannschaften des Greifers nicht die gehörige Sorgfalt angewandt hat, oder sofern die Entladevorrichtungen nicht intakt waren.

Dieser Nachweis ist für den Schiffer sehr schwer zu führen, so daß er meistens bei Beschädigung ohne Schadenersatz ausgehen muß. Bevor die beantragte Klausel im Schlußschein erscheint, ist es zweckmäßig, daß jeder Schiffer gleich bei der Entladung die Erklärung abgibt, daß er von vornherein den Entlader darauf aufmerksam macht, daß er Ansprüche wegen Beschädigung durch Greiferentladung geltend machen wird. Die Gerichte haben in einzelnen Fällen bei Vorliegen einer solchen schriftlichen Erklärung die Beweislast des Schiffers erleichtert.

Die beiden letzten Anträge 3 und 4 beziehen sich auf Aenderungen der Schlußscheine. Jeder Schiffer müßte bei Abschluß der Ladung gleich die Aufnahme dieser beiden Klauseln im Schlußschein verlangen. Eine Menge gefährlicher Prozesse würden dadurch vermieden. Dr. Schneider.

Zur Lage der Rheinschiffahrt. Zu den Gewerbezweigen, die durch die außenpolitischen wie innerpolitischen Verhältnisse unmittelbar und wesentlich berührt werden, gehört auch die Rheinschiffahrt und das Rheinhafenwesen. Schon während des Waffenstillstandes haben die Rheinschiffahrtsbetriebe infolge der Besetzung der Rheinlande, insbesondere durch die sogenannte Kontrolle der Rheinschiffahrt, schwere Tage erlebt. Desgleichen enthält der Friedensvertrag eine Reihe von Bestimmungen, die teils den Schiffsbestand der Rheinflotte, teils die internationale Rheinschiffahrtsakte und auch sonst noch die Rheinschiffahrt in sehr wesentlichen Beziehungen berühren. Auch innerpolitisch stehen das Rheinschiffahrts- und das Rheinhafenwesen in verschiedener Hinsicht vor neuartigen Verhältnissen. Infolgedessen dürfte der außerordentlichen Zusammenkunft, zu der der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Sitz Duisburg, auf den 23. Juli, nachmittags, nach Essen eingeladen hat, besondere Bedeutung innewohnen. Der Verein hat in den vergangenen Monaten bei der Durchführung des Waffenstillstandes sowie während der Friedensverhandlungen die Interessen der Rheinschiffahrt und des Rheinhafenwesens in engstem Zusammenarbeiten mit allen zuständigen Behörden führend vertreten. Seine Verhandlungen dürften daher nicht nur über die jüngste Vergangenheit, sondern auch über wichtige Rheinschiffahrtsfragen der Zukunft mancherlei wertvolle Beschlüsse geben.

Die Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft (Reichsunfallversicherung) veröffentlicht soeben ihren Verwaltungsbericht für das Jahr 1918. Wir entnehmen demselben folgendes:

I. Allgemeines.

Das abgelaufene Geschäftsjahr, das 33. seit dem Bestehen der Berufsgenossenschaft, stand noch unter dem Einfluß des Krieges, dem sich im November 1918 der Umsturz anschloß. Die ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse, unter denen die Elbeschiffahrt schon seit Jahren hat leiden müssen, bestanden also auch im abgelaufenen Geschäftsjahr.

Es ergab sich ein erheblicher Rückgang der Anzahl der Betriebe und zwar von 4785 im Vorjahr auf 3971, von denen 1087 nicht in Tätigkeit waren. Das ist zurückzuführen auf den Umstand, daß ein großer Teil von hölzernen Fahrzeugen der Abwrackung verfiel, weil diese Kähne durch Stilliegen in den Kriegsjahren unbrauchbar geworden waren. Zum Teil ist auch eine Abwanderung von Fahrzeugen durch Kauf nach den westlichen Wasserstraßen erfolgt, wo bessere Beschäftigungsmöglichkeit war. Wenn sich trotzdem die Lohnsumme gegen das Vorjahr um rund 3 Millionen Mark erhöht hat, so ist das auf die allgemein erfolgte Lohnaufbesserung zurückzuführen.

Die Beiträge für das Jahr 1917 sind im allgemeinen pünktlich eingegangen, was wohl beweist, daß derjenige Teil der Genossenschaftsmitglieder, die ihren Betrieb aufrecht erhalten konnten, lohnenderen Verdienst gehabt haben als im Vorjahr.

Eine weitere Entnahme aus der Rücklage zwecks Erleichterung der Lasten der Umlage wurde seitens des Reichsversicherungsamts abgelehnt, doch ist es gelungen, den Erlaß eines neuen Zuschlages zur Rücklage, der auf 27 000 M festgesetzt war, zu erlangen. Abgesehen von der Ablehnung des Reichsversicherungsamts dürfte eine weitere Inanspruchnahme der Rücklage auch deshalb nicht zweckdienlich sein, da deren Bestand sich durch die in den vorangegangenen Jahren vorgenommenen Verkäufe von Wertpapieren von 1 836 000 M im Jahre 1914 auf 972 000 M im Jahre 1918 vermindert hat; der Kursverlust, den die Berufsgenossenschaft erlitten hat, beläuft sich allein auf 175 837 M und würde sich erheblich steigern, wenn bei den jetzigen Kursen nochmals zu einem Verkauf geschritten würde. Außerdem würde die Auffüllung, die vom Reichsversicherungsamt angestrebt wird, und mit der, wie aus dem oben Gesagten hervorgeht, schon in diesem Jahre begonnen wird, sich umso schwieriger gestalten.

Unfallstatistik der Jahre 1886 bis einschließlich 1918.

Gemeldete und entschädigte Unfälle	Gewerbszweige: Dampfschiffahrt	Fluß- und Kanalschiffahrt	Untereib-Frachtschiffahrt	Handfährbetrieb	Ewerführerei	Flößerei	Baggerei	Sonstige Betriebe	Im ganzen: Tot	Verletzt	Summe
Zahl aller gemeldeten Unfälle	**367** 7490	**621** 12 023	**259** 1521	**18** 162	**375** 9592	**12** 236	**14** 199	**81** 3267	**1747**	34 490	36 237
Entschädigungspflichtige Unfälle	**348** 1077	**582** 2 475	**227** 313	**19** 49	**364** 1464	**14** 63	**7** 41	**72** 538	**1633**	6 020	7 653
Ursache der entschädigten Unfälle:											
1. In Berührung mit bewegten Dampfmaschinen gekommen	**6** 149	— —	— —	— —	**1** 2	— —	— 4	**1** 13	**8**	168	176
2. Ausführung von Maschinenreparaturen bei stehenden Maschinen	**13** 66	— —	— —	— —	— —	— —	— 1	**1** 6	**14**	73	87
3. Explosion, Verbrühen, Verbrennen	**20** 15	**1** 8	**1** 2	**1** —	**1** 3	— -	— —	**2** 2	**26**	30	56
4. Beim Feuern der Kessel, Zerkleinern von Kohlen, durch Hitzschlag im Maschinenraum, durch Ersticken	**8** 30	**1** 1	— —	— —	— —	— —	— —	— —	**9**	31	40
5. Beim Richten und Legen der Schornsteine und Masten	**2** 33	**4** 43	**1** 2	— 1	— 1	— —	— —	— 1	**7**	81	88
6. Fall über Bord	**174** 18	**387** 50	**166** 3	**15** 1	**255** 21	**3** —	**6** 1	**26** 5	**1032**	99	1 131
7. Fall an Bord, von Treppen, Leitern, Stegen, Anlegebrücken, von Kaianlagen, in Schiffsräume, Luken, Oeffnungen	**37** 260	**72** 778	**15** 99	— 9	**26** 529	— 12	— 10	**13** 126	**163**	1 823	1 986
8. Einladen, Ausladen, Tragen, Karren, Heben, Verstauen von Gütern	**4** 90	**17** 547	**7** 52	— 3	**23** 435	— 8	— 2	**4** 143	**55**	1 280	1 335
9. Bei Bedienung von Handmaschinen und Ankern	**4** 69	**14** 328	**2** 20	— 2	— 10	— —	— 2	— 14	**20**	445	465
10. Beim Verholen, Anlegen, Befestigen, Uebersteigen von Fahrzeugen, bei Bedienung des Ruders und Bewegen des Schiffes	**23** 216	**39** 397	**8** 67	— 16	**10** 205	**1** 1	**1** 9	**3** 35	**85**	946	1 031
11. Durch Brechen von Ketten und Tauen, Winden und Masten; durch Ausschießen und Herabfallen von Gütern	**2** 31	**14** 173	**2** 33	— 1	**29** 190	— —	— —	**4** 38	**51**	466	517
12. Durch Zusammenstoß, Uebersegeln und Sinken von Schiffen	**42** 33	**25** 38	**25** 17	**3** —	**11** 23	— —	— 1	**1** 5	**107**	117	224
13. Beim Rammen, Spundwandschlagen, bei der Baggerei, beim Bergen von Gütern, Heben gesunkener Schiffe	— —	— 3	— —	— —	— 1	— —	— 6	**1** 4	**1**	14	15
14. Beim Zusammensetzen, Auseinandernehmen, Befördern von Flößen und Bearbeiten von Floßholz	— —	— —	— —	— —	— —	**10** 37	— —	— —	**10**	37	47
15. Beim Ueberschreiten von Gleisanlagen durch Ueberfahren, Schlag, Biß von Pferden, Biß von Hunden	— 3	**1** 11	— 1	— 5	**3** 1	— 1	— —	**7** 37	**11**	59	70
16. Beim Sprengen, Behauen und Befördern von Steinen an Land	— —	— 2	— —	— —	— —	— 1	— —	**5** 19	**5**	22	27
17. Anfertigung von Handwerkzeugen und einfachen Geräten	— 1	— 9	— 1	— —	— 2	— —	— 1	— 9	—	23	23
18. Sonstige Ursachen	**13** 61	**7** 88	— 17	— 11	**5** 41	— 3	— 4	**4** 81	**29**	306	335
Zusammen:	**348** 1075	**582** 2 476	**227** 314	**19** 49	**364** 1464	**14** 63	**7** 41	**72** 538	**1633**	6 020	7 653

Anmerkung: Die fettgedruckten Ziffern bedeuten Unfälle mit tödlichem Ausgang.

Art der Verletzungen der in den Jahren 1886 bis 1918 entschädigten Unfälle.

Art der Verletzungen	Gewerbszweige: Dampfschiffahrt	Fluß- und Kanalschiffahrt	Unterelbische Frachtschiffahrt	Handfährbetrieb	Ewerführerei	Flößerei	Baggerei	Sonstige Betriebe	Im ganzen: Tot	Verletzt	Summe
Augenverletzungen	— 38	2 35	— 7	— 1	— 13	— 2	— 1	— 13	2	110	112
Kopfverletzungen	18 54	57 162	15 23	— 2	33 116	4 1	— 1	16 32	143	391	534
Armverletzungen	2 66	1 183	— 23	— 7	1 79	— 2	— 3	— 35	4	398	402
Armbrüche	— 72	— 198	— 18	— 4	1 66	— 1	— 4	— 36	1	399	400
Beinverletzungen	3 133	5 370	— 45	— 3	3 260	3 12	— 8	1 71	15	902	917
Beinbrüche	1 83	6 291	— 48	— 4	2 159	— 15	— 4	1 57	10	661	671
Fuß- und Zehenverletzungen	2 107	3 229	— 18	— 5	2 140	— 4	1 3	— 65	8	571	579
Hand- und Fingerverletzungen	4 367	8 515	1 78	— 8	2 291	1 10	— 12	3 108	19	1389	1408
Rumpfverletzungen	8 101	18 337	4 41	— 6	13 274	— 10	— 3	3 89	46	861	907
Innere Verletzungen	48 33	66 113	13 9	2 8	32 53	— 6	— 2	11 17	172	241	413
Leisten-, Bauch- und Hodenbrüche	— 18	2 39	— 4	— 1	1 13	— —	— —	— 13	3	88	91
Ertrunken	240	411	192	17	269	6	6	35	1176	—	1176
Vom Blitz erschlagen	3	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3
Verbrühen, Verbrennen	14 4	— 3	1 —	— —	— 1	— —	— —	1 1	16	9	25
Ueberfahren	— —	— —	— —	— —	1 —	— —	— —	1 —	2	—	2
Hitzschlag	— —	1 —	— —	— —	1 —	— —	— —	— —	2	—	2
Erstickt	3	3		—	1	—	—	—	7	—	7
Ansteckung	1 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1	—	1
Vergiftung	— —	— —	1 —	— —	1 —	— —	— —	— —	2	—	2
Schußverletzung durch Schuld eines Dritten	1 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1	—	1
Zusammen	348 1076	583 2475	227 314	19 49	363 1465	14 63	7 41	72 537	1633	6020	7653

Der umzulegende Betrag ist demgemäß nicht unerheblich gestiegen, zumal sich die Ausgaben durch das Anwachsen der Renten, welches durch die höheren Löhne bedingt wurde, durch eine den Rentenempfängern, die 66⅔% oder mehr ihrer Arbeitsfähigkeit eingebüßt haben, seit dem Februar 1918 zu gewährende monatliche Teuerungszulage von 8 M, durch die Erhöhung der Gehälter der Angestellten und durch die Preissteigerung auf allen Gebieten vermehrt haben.

Der in der Genossenschaftsversammlung am 29. Juni 1918 beschlossene neue Gefahrtarif ist vom Reichsversicherungsamt genehmigt worden.

Durch die Neueinstellung eines Bureauvorstehers und durch die Rückkehr der zum Heere eingezogenen Angestellten bis auf einen, der in russische Gefangenschaft geraten ist, sind die Schwierigkeiten, mit denen die Geschäftsführung während des Krieges zu kämpfen hatte, behoben und eine glatte Abwickelung der Geschäfte ist gewährleistet.

II. Betriebsverzeichnis.

Der buchmäßige Bestand an Betrieben stellte sich am Schlusse des Jahres 1918 auf 3971, gegen 4785 im Vorjahre.

Versichert waren mit Einschluß von 314 selbstversicherten Unternehmern 8951 Personen, für welche insgesamt 2 979 460 Arbeitstage nachgewiesen wurden, so daß sich 9931 Vollarbeiter ergeben, gegen 8921 im Vorjahre (300 Arbeitstage = 1 Vollarbeiter).

Die Verwaltungskosten erforderten 68 863 (58 400) M. Das Strafverfahren weist keine besonders erwägenswerten Vorgänge auf. Der geschäftsführende Vorstand setzte sich für 1918 zusammen aus den Herren: Geh. Kommerzienrat Dümling-Schönebeck, Vorsitzender, Herm. Loesche-Magdeburg, Stellvertreter, Kommerzienrat Fischer-Dresden, Rechnungsführer, Otto Döbler-Hamburg, Schriftführer, Paul Baumeier, Alsleben, Stellvertreter.

Märkischer Schiffahrts-Verein, Sitz Berlin. In der am 4. Juli unter Vorsitz des Herrn Heinrich Zeitz stattgehabten Mitgliederversammlung wurde mitgeteilt, dass die Stadt Charlottenburg die Caprivibrücke neu zu bauen gedenkt, wozu Sachverständige auch aus dem Vereinskreise gehört wurden und ihre Vorschläge zur Sicherung der Schiffahrt machten. Bezüglich der Vorschriften über die Erhöhung der Bemannungsziffern auf Friedensbestand sollen den zuständigen Behörden geeignete Vorschläge gemacht werden. Weiter wurde die Einwirkung der Friedensbedingungen auf die Binnenschiffahrt besprochen, wie sie sich einmal hinsichtlich der Hypothekenablösung für herzugebendes Schiffsmaterial, dann aber auch bezüglich der aus der Internationalisierung der Ströme sich ergebenden Befahrungsvorschriften äußern dürfte. Für die weitere Bearbeitung dieser Angelegenheiten soll zwecks Erzielung einheitlicher Richtlinien der Fachausschuß des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt interessiert werden. Dann erfolgte eine zwanglose Aussprache über den gegenwärtigen Stand der Angestellten- und Arbeiterbewegung. Sodann wurde noch beschlossen, bei der Verwaltung für Verallgemeinerung der Telephonbenutzung an den wichtigen Schleusen einzutreten. Schließlich wurde mitgeteilt, daß die in letzter Zeit verfügte Einschränkung der Schleusenbedienung an verschiedenen Stellen empfindliche Mißstände gezeitigt hat, auf deren Abstellung Bedacht genommen werden muß.

Lebensmittelversorgung der Binnenschiffer. Die deutschen Binnenschiffer haben neben denjenigen Lebensmitteln, die ihnen auf Grund der Lebensmittelkarten für Binnenschiffer zustehen, auch Anspruch auf solche Lebensmittel, welche an die übrige Bevölkerung auf Grund kommunaler Lebensmittelkarten verteilt werden. In der Hauptsache wird es sich hierbei um Brotaufstrich, Mühlenfabrikate, Nährmittel, Sauerkraut, Salz- und Dörrgemüse, Milchfabrikate, Fische und Fischkonserven handeln. Für diese, zur Gleichstellung der Binnenschiffer mit der Landbevölkerung

verausgabten Lebensmittel soll nach einer Verfügung des Reichernährungsministeriums den Bundesstaaten von den Reichsstellen Ersatz gewährt werden. — Für Binnenschiffer beträgt die Grundration vom 16. Juni 1919 ab bis auf weiteres 2500 g Gebäck wöchentlich auf den Kopf der Schiffsbesatzung. Jede werktätige, d. h. zur mitarbeitenden Besatzung gehörige Person erhält eine Zulage von 250 g, insgesamt also 2750 g wöchentlich. Maschinisten und Heizer erhalten eine Zulage von 1000 g Gebäck, insgesamt also 3500 g Gebäck wöchentlich.

Strafverfügungen. Der Protest des Schifferbetriebsverbandes für die Oder gegen die rigorose Auslegung der Bemannungsvorschriften, die vorübergehendes Verlassen des Kahnes seitens des Schiffseigners oder eines Mannes der Besatzung bereits unter Strafe stellt, hat insofern Erfolg gehabt, als auf diese Beschwerden eine Reihe von Strafverfügungen bereits zurückgenommen worden sind, andererseits auch zugesagt wurde, daß in Fällen, wo der Schiffseigner tatsächlich die volle vorgeschriebene Kahnbesatzung dauernd beschäftigt und in Lohn hat, auch in Zukunft von einer Strafverfügung abgesehen werden wird.

Im übrigen steht der Schiffahrtsverband wegen grundlegender Aenderungen dieser Auslegung mit dem Oberpräsidenten in Verbindung. Auch die Schiffahrtsabteilung hat Maßnahmen dagegen ergriffen. Er bittet alle Schiffer, die sich durch Strafverfügungen aus gedachtem Grunde beschwert fühlen, die Strafverfügung unter Darlegung ihres Standpunktes vorzulegen. Die Gesuche werden vom Betriebsverband aus bearbeitet und aus prinzipiellen Gründen in jedem Falle Antrag auf gerichtliche Entscheidung gestellt. Uebrigens teilt beispielsweise das Wasserbauamt Steinau mit, dass seine Beamten angewiesen sind, nur dann die Kähne zur Bestrafung zu melden, wenn der Schiffsführer die erforderlichen Papiere nicht vorzuweisen in der Lage ist. Es ist also darauf zu achten, daß die Papiere aller auf dem Kahn beschäftigten Personen jederzeit zur Stelle sind, auch wenn der eine oder andere sich nicht an Bord befindet.

Deutsche Schiffskreditbank Aktiengesellschaft, Duisburg. Die Generalversammlung, in der 25 Aktionäre mit 3509 Stimmen vertreten waren, genehmigte die Bilanz, die mit einem Gewinn von M 46 127,74 schließt. Von dem Gewinn werden M 7000,— für Talonsteuer zurückgestellt, der Rest wird vorgetragen. Der Aufsichtsrat, der in seiner Gesamtheit auszuscheiden hatte, wurde wiedergewählt und außerdem Herr Anton Notholt, Direktor der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Reederei A.-G. in Hamburg, und Herr Hofrat Fritz Steyrer l, Direktor der Bayerischen Handelsbank in München, zugewählt.

Die Deutsche Schiffskreditbank A.-G., Duisburg, hat ihren ersten Jahresbericht für 1918 veröffentlicht. Wir entnehmen ihm folgendes: Die Eintragung der Gesellschaft ist am 2. Juli 1918 erfolgt. Der Bericht umfaßt infolgedessen einen Zeitraum von sechs Monaten. Infolge der politischen Umwälzung verzögerte sich die seitens des Ministeriums für Handel und Gewerbe angeordnete Bestellung eines Regierungskommissars derart, daß dessen Ernennung erst nach Ablauf des Berichtsjahres, am 14. Januar 1919, erfolgte. Wenn auch das dauernde Steigen der holländischen Devise den Rheinschiffern, welche ihre Schiffe in Holland beliehen hatten, bei der Zahlung von Zinsen und Amortisation schwere Verluste brachte, lag für den Schiffer in dem hohen Stand des Guldens doch stetiger neuer spekulativer Anreiz, mit Holland in Verbindung zu treten. Im Interesse der deutschen Zahlungsbilanz war es, daß Großreedereien durch Aufnahme ausländischer Hypotheken zur Besserung der deutschen Valuta beitrugen. Die inneren und äußeren politischen Verhältnisse zwangen die Verwaltung kurz nach Eröffnung ihrer Tätigkeit sowohl bei der Beleihung von See- wie von Flußschiffen zur äußersten Vorsicht. Den Antragstellern mußte mitgeteilt werden, daß die Bank bis zur Klärung der Lage von der Hergabe von Darlehen absähe. So mußte die Tätigkeit der Bank sich fast ausschließlich in organisatorischen und vorbereitenden Bahnen bewegen. Durch die hohe Zahl der eingegangenen Beleihungsanträge, sowohl aus dem Gebiet der Binnenschiffahrt wie aus dem Gebiet der Seeschiffahrt, ist der Beweis erbracht worden, daß die Gründung unseres Unternehmens ein dringendes Erfordernis für die gesamte Schiffahrt war. Zur Ausführung kam in den ersten sechs Monaten unserer Tätigkeit lediglich ein Beleihungsantrag (Binnenschiffahrt) in Höhe von 24 000 M. Der Reingewinn wird durch die Gewinn- und Verlustrechnung mit 46 127,74 M nachgewiesen. Es wird beantragt, denselben wie folgt zu verteilen: Rückstellung für Talonsteuer 7000 M, Vortrag auf neue Rechnung 39 127,74 M = 46 127,74 M.

Mißerfolge staatlicher Versicherungsbetriebe im Auslande. In verschiedenen Ländern ist bereits der Gedanke, durch den Staat Versicherungszweige betreiben zu lassen, zur Durchführung gelangt. Entweder betrifft der Staatsbetrieb die Verstaatlichung aller Versicherungszweige, wie z. B. seit dem Jahre 1912 in Uruguay, oder — das ist bei weitem die Regel — nur einzelner wichtiger Zweige. Die im freien Wettbewerb mit den Privatgesellschaften stehenden Staatsanstalten haben überall, wie noch kürzlich auf der Tagung des Hansa-Bundes im Herrenhaus Professor Manes treffend ausführte, nur mittelmäßige Erfolge aufzuweisen gehabt; die staatlichen Monopolanstalten befriedigen in ihren Ergebnissen noch weniger. Völlig versagt hat die Verbindung zwischen Postsparkasse und Lebensversicherung in England trotz des billigen und bequem eingerichteten Staatsbetriebes. Die Beseitigung der Werbearbeit durch Außenbeamte hat das Ergebnis gehabt, daß bei sämtlichen englischen Postanstalten während eines ganzen Jahres auch nicht annähernd soviel Versicherungen neu abgeschlossen werden, wie bei der größten Londoner Volksversicherungsgesellschaft innerhalb weniger Tage. Noch größer ist das Fiasko der am 1. Januar 1913 errichteten staatlichen Monopolanstalt für die Lebensversicherung in Italien. Während die Privatanstalten im Jahre 1910 270 Millionen Lire Neuabschlüsse erzielt hatten, betrug bei der Staatsanstalt die Zahl der neu ausgestellten Policen nur 233 Millionen Lire, die sich 1917 mit 107 Millionen um über die Hälfte verringert hatte. Bei der Monopolanstalt in Messina hatte sich der Neuzugang im Jahre 1913 noch auf der Höhe von 5 Millionen Lire gehalten, 1914 und 1915 betrug er nicht mehr ganz 2 Millionen Lire und im Jahre 1916 hat die rückläufige Richtung angehalten. Daß die Erfolge der Werbetätigkeit der Monopolanstalt hinter denen der italienischen privaten Lebensversicherungsgesellschaften trotz der Reklame in allen Regierungsblättern so wesentlich zurückgeblieben sind, liegt in der Hauptsache an dem geringen Eifer der Außenbeamten, weil diese den Wettbewerb einer anderen Gesellschaft nicht zu befürchten haben und weil augenscheinlich das Publikum weniger Neigung zeigt, bei der Monopolanstalt eine Versicherung einzugehen. Welch bewegliche Klagen die Agenten über die Anstalt führen, soll hier nicht weiter erörtert werden. Es zeigt sich eben auch in Italien, daß der Ausschluß des Wettbewerbes für niemand ein Vorteil ist, weder für die Versicherten noch für die Angestellten, noch für die Volkswirtschaft oder den Fiskus. In weit bedenklicherem Maße würde eine Verstaatlichung der deutschen Privatversicherung auf unser verarmtes Wirtschaftsleben einwirken, dem nur die lebendige Kraft privaten kaufmännischen Unternehmungsgeistes allein zu neuem Aufstieg verhelfen kann, nicht der schwerfällige Staatsbetrieb.

(Nach einer Zuschrift des Hansa-Bundes.) R.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder.

Dem „Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt“ ist seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. Heft 14) folgendes Mitglied neu beigetreten:

Grosse & Mispel G. m. b. H., Hameln a. W., Papenstraße.

Aus verwandten Vereinen

Dem Geschäftsbericht der **Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft zu Minden** über das Geschäftsjahr 1918 entnehmen wir folgendes:

Die Verhältnisse lagen für die Weserschiffahrt im Berichtsjahre günstig. Die Frachten waren auskömmlich, das Frachtenangebot reichlich, so daß die Schiffe volle und lohnende Beschäftigung fanden. Der Betrieb konnte mit einer kurzen Unterbrechung im Januar, die durch Eis und Hochwasser verursacht war, das ganze Jahr hindurch ungehindert ausgeübt werden. Die Beförderung der Schiffe auf den Kanälen ging im großen und ganzen glatt vonstatten. Einzelne Stockungen, die vorkamen, waren zurückzuführen auf Störungen an den Schleusen oder Kohlenmangel in den Zechenhäfen. Weniger günstig waren die Wasserstandsverhältnisse auf der Weser. Schon im Mai setzte Kleinwasser ein, das bis zum November anhielt und nur eine teilweise Ausnutzung der Ladefähigkeit der Schiffe auf der Weser zuließ bzw. eine Ableichterung der vom Kanal zur Weser übergehenden Kähne nötig machte. Das brachte natürlich Aufenthalt für die Schiffe mit sich, der sich noch vergrößerte, als am 10. November 1918 der Dammburch bei Minden erfolgte, wodurch die für Hannover bestimmten Kähne gezwungen wurden, ihre Ladungen ebenfalls in Minden zu löschen, die Umschlagsanlagen in Minden einem derartig gesteigerten Verkehr aber nicht gewachsen waren. Der Gesamtverkehr hat sich auf ungefähr gleicher Höhe gehalten wie im Vorjahr. Es wurden mit unserer eigenen Flotte im Berichtsjahr verfrachtet im ganzen rund 330 000 Tonnen.

Die Betriebsausgaben haben eine weitere Steigerung erfahren, namentlich durch Lohnerhöhung, erhöhte Kohlenpreise und durch die höheren Kosten für Reparaturen und Instandhaltungen der Schiffe. Letztere waren unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht so durchzuführen, wie es dem Verschleiß entspricht, weshalb erhöhte Abschreibungen, insbesondere für Dampfer, geboten sind.

Bei den Vermögenswerten hat insofern eine Aenderung stattgefunden, als das Dampferkonto um den Erlös aus dem Verkauf des Dampfers „Hameln“ sich ermäßigt, das Effektenkonto aber durch neue Kriegsanleihezeichnungen sich erhöht hat. Ferner hat sich das Beteiligungskonto erhöht durch Erwerbung von Geschäftsanteilen der Weserschiffahrtsgesellschaft Röhrs & Co., Bremen, deren Sitz nach Minden verlegt ist, und durch Uebernahme von Anteilen der neu gegründeten „Weserwerft“, Schiffs-

und Maschinenbaugesellschaft m. b. H., zu Minden, deren Bau im Laufe dieses Jahres in Angriff genommen wird. An letzterer mitbeteiligt sind auch die anderen Weserreedereien und die Stadt Minden.

Die Unterstützungen an die Familien der zur Fahne einberufenen Mannschaften sind bis zum Kriegsende in der früheren Weise bezahlt worden. Mit Kriegsende sind die zurückgekehrten Mannschaften in unseren Betrieb wieder eingestellt, wodurch die Schiffe, entsprechend den polizeilichen Vorschriften, wieder voll besetzt werden konnten.

Das Jahr 1918 brachte uns den Kriegsschluß, aber zugleich auch einen völligen Zusammenbruch unseres politischen und wirtschaftlichen Lebens. Welche Folgen daraus für uns entstehen werden, ist noch nicht zu übersehen. Jedenfalls wird die Verpflegungsfrage immer schlechter und die Verkehrsverhältnisse werden immer ernster infolge des Versagens der Eisenbahnen, die durch den Krieg in übermäßiger Weise in Anspruch genommen sind und durch die Abgabe großer Betriebsmittel an die Feinde weiter stark geschwächt werden. Für die Binnenschiffahrt ergibt sich daraus die Pflicht, nach ihren Kräften dazu beizutragen, diese Krisis zu überwinden, indem sie sich voll und ganz in den Dienst des Vaterlandes stellt und ihren Kahnraum bis an die Grenzen der Leistungsfähigkeit ausnutzt zur Versorgung der Bevölkerung mit den nötigen Lebensmitteln und Kohlen.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt, Schiff- und Wasserbau

Allgemeine Verfrachtungsstelle der Rheinschiffahrt G. m. b. H., Duisburg. Das Stammkapital ist um 3000 M auf 530 000 M erhöht worden.

Accumulatoren-Fabrik A.-G., Berlin-Hagen. Die Abschreibungen für 1918 betragen 411 116 M, der Reingewinn 2 993 211 M, die Dividende 20 % von 12 000 000M.

A.-G. Weser, Bremen. Nach 3 824 482 M Abschreibungen ergab sich für 1918 ein Reingewinn von 1 074 544 M. Die Dividende beträgt 10 % von 7 336 000 M.

Bayerisches Schiffahrts-Kontor Alfred Altschüler & Co. G. m. b. H., Frankfurt-Main. Die Zweigniederlassung Würzburg wurde aufgehoben.

C. G. Maier A.-G. für Schiffahrt, Spedition und Commission, Mannheim. Die Prokura des Carl Schweitzer ist erloschen. Nach 97 217 M Abschreibungen betrug der Verlustsaldo Ende 1918 198 503 (88 054) M.

C. Rothenbücher, G. m. b. H., Berlin. Am 2. April in eine G. m. b. H. mit 70 000 M Stammkapital bei 60 000 M Sacheinlage der Witwe Rothenbücher umgewandelt, Geschäftsführer Fräulein Else Rothenbücher.

Dampfschiffahrt-Rhederei G. m. b. H., Landsberg (Warthe). Gegründet 4. Juni mit 30 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Fabrikbesitzer Bruno Schröder.

Deutsch-österr. Dampfschiffahrt A.-G., Magdeburg. Für 1918 wurden 3199 M Abschreibungen vorgenommen, der Verlustvortrag von 824 013 M aus 1917 hat sich auf 855 627 M Ende 1918 erhöht.

Deutsche Schiffspfandbriefbank A. G., Berlin. Für 1918 ergab sich ein Reingewinn von 7808 M.

Dyckerhoff & Widmann A.-G., Biebrich. Der Reingewinn für 1918 nach 924 748 M Abschreibungen betrug 685 660 M.

Elsflether Werft A.-G., Elsfleth. An Karl Oskar Lindner ist Prokura erteilt.

Frankfurter A.-G. für Rhein- und Mainschiffahrt, Frankfurt a. Main. Aus 35 170 M Reingewinn des Jahres 1918 wurden auf 900 000 M Kapital 3 % Dividende verteilt.

Franz Haniel & Cie. G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. In Mainz wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Gebrüder Buchloh G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Gegründet am 5. Juni mit 20 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Robert und August Buchloh. Schiffsmaschinen und Hüttenbedarfsartikel.

Gebrüder Gredhart A.-G., Düsseldorf. Für 1918 ergab sich nach 228 860 M Abschreibungen ein Reingewinn von 278 735 M.

Gebr. Hönow, Dampfschiffsreederei, Havelberg. Offene Handelsgesellschaft, begonnen am 1. Mai, Gesellschafter Richard und Wilhelm Hönow.

Habermann & Guckes A.-G., Kiel. An Theodor Stroh ist Prokura erteilt.

Hallesche Baggerbetriebsgesellschaft m. b. H., Halle a. Sa. Karl Steckmann ist nicht mehr Geschäftsführer.

Hamburger Werft A.-G., Hamburg. Für 1918 ergab sich nach 31 112 M Abschreibungen ein Reingewinn von 5195 M.

Hamburger-Kieler Frachtschiffahrt A.-G., Hamburg. Die Gesellschaft ist aufgelöst und Karl Grammerstortt Liquidator.

Ingenieur-Büro Havestadt Contag G. m. b. H., Berlin-Wilmersdorf. Dr.-Ing. Christian Havestadt ist zum Geschäftsführer bestellt. Der Geschäftsvertrag ist geändert.

Julius Krümling, Magdeburg. In Breslau wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Julius Pintsch A.-G., Berlin. Die Abschreibungen für 1918 betragen 1 860 421 M, der Reingewinn 1 889 677 M, die Dividende 10 % von 18 000 000 M.

Koblenzer Dampfschiffahrt G. m. b. H., Koblenz. Gegründet am 12. Mai mit 65 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Georg Stumm und Paul Landwehrkamp.

Köln-Mülheimer Dampfschiffahrts-A.-G., Mülheim (Rhein). Dem Friedrich A. G. Möller ist Prokura erteilt.

Lehnkering & Co. A.-G., Duisburg. An Ferdinand Schmidt ist für die dortige Zweigniederlassung Gesamtprokura erteilt. Die Prokura des Rudolf Loose ist erloschen.

Lübecker Dock G. m. b. H., Lübeck. Die Gesellschaft wurde am 20. Juni aufgelöst, Liquidatoren sind Franz Koch und C. R. A. Vetter.

Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt A.-G., Dresden. Der Verlustvortrag aus 1917 mit 1 532 417 M hat sich auf 1 525 694 M Ende 1918 ermäßigt.

O. Frühling G. m. b. H., Braunschweig. Dem Oberingenieur Friedrich Ewig und dem Marinebaumeister Max Prüß ist Gesamtprokura erteilt.

Preußisch-Hessische Dampfbaggerei- und Schlepperei G. m. b. H., Frankfurt a. Main. Bauführer August Wegener ist zum weiteren Geschäftsführer bestellt.

Raab, Karcher & Cie. G. m. b. H., Karlsrule. Für Hugo Cramer ist Fritz Roeber in Düsseldorf zum stellvertretenden Geschäftsführer bestellt.

Rheinschiffahrts-A.-G., Friedrich Asteroth, Koblenz. Für 1918 ergab sich nach 37 123 M Abschreibungen ein Reingewinn von 69 686 M. Die Dividende beträgt 5 % von 1 000 000 M.

Schiffahrts-Betrieb G. m. b. H., Hamburg. Gegründet am 12. Juni mit 20 000 Stammkapital, Geschäftsführer: Alfred Richard Hafels und Hans Werner Lange. Sacheinlage 19 000 M.

Schiffs-Installation A.-G., Bremen. Für 1918 wurden 17 282 M Abschreibungen vorgenommen. Der Gesamtverlust beträgt 20 936 (19 478) M.

Schroers Reederei G. m. b. H., Duisburg. In Mannheim wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Schweriner Hafenbahn A.-G., Schwerin i. M. Gegründet am 10. Mai mit 644 000 M Grundkapital. Vorstand: Stadtbaurat Max Rohde, Regierungsbaumeister Paul Bergmann.

See- und Kanalschiffahrt Wilhelm Hemsoth A.-G., Dortmund. Gustav Rothenbücher ist als Vorstandsmitglied ausgeschieden. Die Abschreibungen für 1918 betrugen 7 514 015 M, der Reingewinn 37 375 M.

Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Berlin. Den Oberingenieuren Emil Kieffer, Hermann Reyß und Reinhold Rüdenberg ist Gesamtprokura erteilt.

Stachelhaus & Buchloh G. m. b. H., Mülheim-Ruhr. In Karlsruhe wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G., Dresden. Die Abschreibungen für 1918 betrugen 399 321 M, der Verlustvortrag 3 552 012 (3 314 965) M.

Vulcan-Werke Hamburg und Stettin A.-G. Der Reingewinn für 1918 nach 5 014 323 M Abschreibungen stellte sich auf 1 338 467 M. Die Dividende beträgt 8 % von 15 000 000 M.

Vulcan-Werke Hamburg und Stettin A.-G., Stettin. An Fritz Fregin ist für die dortige Niederlassung Prokura erteilt.

Weichsel, Danziger Dampfschiffahrt und Seebad A.-G., Danzig. Laut Beschluß vom 26. April 1919 ist das Grundkapital um 500 000 M, ausgegeben zu 115%, auf 1 000 000 M erhöht. Bankdirektor Gustav Bomke in Magdeburg schied aus dem Aufsichtsrat.

Westdeutsche Baggerei-Gesellschaft m. b. H., Duisburg. Ernst Luckhaus hat sein Amt als Geschäftsführer niedergelegt.

Westfälische Transport-A.-G., Dortmund. Direktor Franz Schilling ist am 29. April gestorben.

Ziegel-Transport-A.-G., Berlin. Für 1918 wurden 13 435 M Abschreibungen vorgenommen. Der Verlust beträgt 659 868 (662 070) M.

Konkurs wurde am 7. Juni über den Nachlaß des Bootsbauers Hermann Noack in Berlin-Oberschöneweide eröffnet. Verwalter Busch in Köpenick. Anmeldefrist bis 6. August.

Schiffahrtsbetrieb und Schiffahrtsverkehr

Schiffs- und Schiffsgüter-Verkehr im Hafen zu Lauenburg an der Elbe.

Der Verkehr im 2. Vierteljahr 1919 betrug:

A. zu Berg:

	I. Dampfschiffe a) Personenboote	b) Güterboote	c) Schleppboote	II. Segelschiffe (Schleppkähne)	III. Auf Dampf- u. Segelschiff. beförderte Gütermeng. t	IV. Flöße Zahl	t
Angekommen	—	—	—	2	4	—	—
Abgegangen	—	4	—	5	46	—	—
Zus. im 2. Viertelj. 1919	—	4	—	7	50	—	—
Zus. im 2. Viertelj. 1918	—	5	—	6	87	—	—
Mithin 1919 gegen 1918 mehr	—	—	—	1	—	—	—
weniger	—	1	—	—	37	—	—

B. zu Tal:

	I. Dampfschiffe a) Personenboote	b) Güterboote	c) Schleppboote	II. Segelschiffe (Schleppkähne)	III. Auf Dampf- u. Segelschiff. beförderte Gütermeng. t	IV. Flöße Zahl	t
Angekommen	—	2	—	12	1 375	—	—
Abgegangen	—	—	—	7	74	—	—
Zus. im 2. Viertelj. 1919	—	2	—	19	1 449	—	—
Zus. im 2. Viertelj. 1918	—	3	—	19	705	—	—
Mithin 1919 gegen 1918 mehr	—	—	—	—	744	—	—
weniger	—	1	—	—	—	—	—

C. Gesamt-Verkehr (zu Berg und zu Tal):

	I. Zahl der Schiffe überhaupt	II. Zahl der Flöße	III. Beförderte Gütermengen (auf Schiffen und Flößen) t
Angekommen	16	—	1379
Abgegangen	16	—	120
Zus. im 2. Vierteljahr 1919	32	—	1499
Dageg. i. 2. Vierteljahr 1918	33	—	792
Mithin 1919 gegen 1918 mehr	—	—	707
weniger	1	—	—

Die Wasserstände waren im letzten Vierteljahre bis Mitte des Monats Mai vollschiffig, von da an trat dauernd abfallendes Wasser ein, welches nur Teilladungen gestattete. Der Verkehr ist durch die ausländische Lebensmitteleinfuhr etwas reger geworden.

Schiffs- und Schiffsgüter-Verkehr im Hafen zu Landsberg a. d. W.

Der Verkehr im 2. Vierteljahr 1919 betrug:

A. zu Berg:

	I. Dampfschiffe a) Personenboote	b) Güterboote	c) Schleppboote	II. Segelschiffe (Schleppkähne)	III. Auf Dampf- u. Segelschiff. beförderte Gütermeng. in t	IV. Flöße Zahl	t
Angekommen	—	—	12	48	11 652	—	—
Abgegangen	—	—	—	—	—	—	—
Zus. im 2. Viertelj. 1919	—	—	12	48	11 652	—	—
Zus. im 2. Viertelj. 1918	—	—	10	31	8071	—	—
Mithin 1919 gegen 1918 mehr	—	—	2	17	3 581	—	—
weniger	—	—	—	—	—	—	—

B. zu Tal:

	I. Dampfschiffe a) Personenboote	b) Güterboote	c) Schleppboote	II. Segelschiffe (Schleppkähne)	III. Auf Dampf- u. Segelschiff. beförderte Gütermeng. in t	IV. Flösse Zahl	t
Angekommen	—	—	—	13	1 590	24	—
Abgegangen	—	—	—	28	4 329		—
Zus. im 2. Viertelj. 1919	—	—	—	41	5 919	24	—
Zus. im 2. Viertelj. 1918	—	—	—	36	3 799	417	—
Mithin 1919 gegen 1918 mehr	—	—		5	2 120	—	—
weniger	—	—	—	—	—	393	—

C. Gesamt-Verkehr (zu Berg und Tal):

	I. Zahl der Schiffe überhaupt	II. Zahl der Flöße	III. Beförderte Gütermengen (auf Schiffen und Flößen) in t
Angekommen	73	24	13 242
Abgegangen	28		4 329
Zus. im 2. Vierteljahr 1919	101	24	17 571
Dageg. im 2. Vierteljahr 1918	77	417	11 970
Mithin 1919 gegen 1918 mehr	24	—	5 601
weniger	—	393	—

Schiffs- und Güterverkehr im Städtischen Rheinhafen zu Crefeld im 2. Vierteljahr 1919.

	Dampfschiffe: Personenschiffe	Güterschiffe Gesamtzahl	Güterschiffe Davon ohne Ladung	Güter t	Schleppkähne (Segelschiffe): Gesamtzahl	Davon ohne Ladung	Güter t	Gesamtzahl der Schiffe	Gesamtgewicht der Güter t	Flöße: Anzahl	Gewicht t
Ankunft zu Berg	2	38	10	1 411,5	101	9	39 438,5	141	40 850	—	—
zu Tal	19	33	3	382,5	31	—	10 822	83	11 204,5	5	1 852
Zusammen	21	71	13	1 794	132	9	50 260,5	224	52 054,5	5	1 852
Im gleichen Vierteljahr des Vorjahres	26	80	8	823	129	14	64 122	235	64 945	6	1 144
Mithin 1919 mehr	—	—	5	971	3	—	—	—	—	—	708
weniger	5	9	—	—	—	5	13 861,5	11	12 890,5	1	—
Abgang zu Berg	3	36	23	228	17	16	1 013	56	1 241	—	—
zu Tal	18	36	52	32	112	106	1 459,5	166	1 491,5	—	—
Zusammen	21	72	75	260	129	122	2 472,5	222	2 732,5	—	—
Im gleichen Vierteljahr des Vorjahres	26	79	53	1 004	137	122	4 824,5	242	5 828,5	—	—
Mithin 1919 mehr	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	—
weniger	5	7	—	744	8	—	2 352	20	3 096	—	—

	Gesamtverkehr: Gesamtzahl der Schiffe	Flöße	Güter t
Ankunft	224	5	53 906,5
Abgang	222	—	2 732,5
Zusammen	224	5	56 639
Im gleichen Vierteljahr des Vorjahres	242	6	71 917,5
Mithin 1919 mehr	—	—	—
weniger	18	1	15 278,5

Bemerkungen (Wasserstände, Gründe für die Gestaltung des Verkehrs im Berichtsmonat usw.).

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 26. S. 45 035. **Einrichtung zum Niederschlagen des Rauches von Schiffen mittels hochgespannter Elektrizität.** Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Siemensstadt b. Berlin. 9. 3. 16.

Klasse 65a, 4. H. 70 189. **Verfahren zur Entfernung der Kohlensäure aus der Atmungsluft in Unterseebooten und ähnlichen Räumen.** Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft vorm. L. von Bremen & Co. m. b. H., Kiel. 5. 5. 16.

Klasse 65a, 4. A. 30 604. **Antrieb für Tauchschiffe.** Actien-Gesellschaft „Weser", Bremen. 25. 5. 18.

Klasse 65a, 4. Sch. 51 166. **Unterseeboot mit über dem Druckkörper liegendem Panzerdeck.** Friedrich Schürer, Kiel, Esmarchstraße 68. 12. 3. 17.

Klasse 65a, 4. W. 46 594. **Gitterartiger Verschluß für Schornstein- und Gebläseöffnungen von Unterseebooten.** Dr. Rudolf Wagner, Hamburg, Bismarckstraße 105. 1. 6. 15.

Klasse 65a, 4. W. 46 640. **Anordnung von Oberflächen-Kondensatoren bzw. -Kühlern bei dampfbetriebenen Unterseebooten.** Dr. Rudolf Wagner, Hamburg, Bismarckstr. 105. 16. 6. 15.

Klasse 65c, 12. B. 72 767. **Durch Verbinden mit aufblasbaren Schwimmkörpern in ein Wasserfahrzeug verwandelbares Fahr- oder Motorrad.** Julius Bettinger, Ludwigshafen a. Rh., Wörthstraße 4. 13. 6. 13.

Klasse 65f, 26. G. 43 796. **Vorrichtung zur Vermeidung einseitiger Reibung und Abnutzung von Dampfmaschinenkolben.** Max Gehre, Düsseldorf-Rath, Kanzlerstraße 17. 7. 3. 16.

B. Zurücknahme von Anmeldungen.

Klasse 65a. K. 64 440. **Gegen Beschädigungen von oben geschütztes Unterseeboot.** 9. 1. 19.

C. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 3. 314 863. **Verfahren zur Herstellung von Schiffswandungen aus Eisenbeton.** Dr.-Ing. R. Geißler, Berlin, Großbeerenstraße 82. 2. 12. 17. G. 45 947.

Klasse 65a, 4. 305 132 „K". **Abweiser für die Tiefenruder von Unterseebooten.** Bruno Hegge, Kiel, Niemannsweg 18. 6. 9. 17. H. 72 728.

Klasse 65a, 4. **Wagerechtes Unterwasserausstoßrohr für Seeminen auf Schiffen.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin Act.-Ges., Hamburg. 19. 12. 17. V. 14 038.

Klasse 65a. 56. 297 994 „K". **Leuchtgeschoß für Marinezwecke.** E. B. Carl Berkholz, Hamburg, Lappenbergsallee 28. 4. 4. 14. B. 76 700.

Klasse 65a, 4. 299 068 „K". **Schlingertank für Unterseeboote.** Hermann Frahm, Hamburg, Brahmsallee 18. 8. 4. 16. F. 40 754.

Klasse 65a, 4. 300 008 „K". **Schlingertank für Unterseeboote;** Zusatz zu Patent 299 068. Hermann Frahm, Hamburg, Brahmsallee 18. 29. 10. 16. F. 41 380.

Klasse 65a, 4. 302 539 „K". **Taucheinrichtung für Unterseeboote.** Blohm & Voß, Kommanditgesellschaft auf Aktien, Hamburg. 8. 8. 17. B. 84 322.

Klasse 65a, 17. 303 347 „K". **Lüftung für geschlossene, unter innerem Luftdruck stehende Heizräume in Schiffen.** Dr. Gustav Bauer, Hamburg, Mittelweg 82. 1. 9. 16. B. 82 342.

Klasse 65a, 80. 304 337 „K". **Schlingerdämpfungseinrichtung für Schiffe.** Hermann Frahm, Hamburg, Brahmsallee 18. 31. 3. 17. F. 41 769.

Klasse 65a, 4. 305 093 „K". **Druckfester Körper für Tauchschiffe.** Actiengesellschaft „Weser", Bremen. 17. 12. 16. A. 28 855.

Klasse 65a, 4. 314 452. **Optisches Beobachtungsgerät für Unterseeboote.** Fried. Krupp Act.-Ges., Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 15. 2. 18. K. 65 582.

Klasse 65a, 46. 314 435. **Antrieb für Rudermaschinen.** Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin. 27. 10. 18. A. 31 118.

Klasse 65a, 73. 299 764 „K". **Einrichtung zur Durchführung des Kreislaufs der Atemluft an nach dem Regenerationsprinzip wirksamen Atmungseinrichtungen,** gelöscht am 28. 10. 18. Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft, vorm. L. von Bremen & Co., m. b. H., Kiel. 16. 6. 14. H. 66 760.

Klasse 65a, 4. 298 906 „K". **Kommandoturm von länglichem Querschnitte für Tauchboote.** Actien-Gesellschaft „Weser", Bremen. 20. 4. 16. A. 28 018.

Klasse 65a, 4. 301 368 „K". **Flutvorrichtung für Tauchboote.** Actien-Gesellschaft „Weser", Bremen. 1. 9. 16. A. 28 491.

Klasse 65a, 4. 301 369 „K". **Tauchfahrzeug mit außerhalb des Druckkörpers angeordneten, übereinanderliegenden flutbaren Abteilungen.** Act.-Ges. „Weser", Bremen. 21. 11. 16. A. 28 766.

Klasse 65a, 4. 302 567 „K". **Luftauslaßventil für die Fluträume von Tauchbooten.** Act.-Ges. „Weser", Bremen. 21. 10. 16. A. 28 656.

Klasse 65a, 4. 305 177 „K". **Verschlußkörper für Prüfungsdocks für Unterseeboote.** Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb. 24. 11. 16. G. 44 623.

Klasse 65a, 12. 301 346 „K". **Schutzvorrichtung gegen Vereisen der Lukendeckel von Tauchbooten.** Act.-Ges. „Weser", Bremen. 21. 4. 16. A. 28 022.

Klasse 65a, 25. 314 764. **Elektrische Spillwinde mit eingebautem Motor.** John A. Eßberger, Berlin-Schöneberg, Frhr. v. Steinstraße 5. 15. 4. 16. E. 21 619.

Klasse 65a, 76. 301 367 „K". **Sicherung gegen Fahrthindernisse für Tauchboote.** Act.-Ges. „Weser", Bremen. 16. 8. 16. A. 28 413.

Klasse 65b, 3. 314 643. **Vorrichtung zum Heben von Gegenständen im Wasser.** Dipl.-Ing. Emil Schmitz, Kiel, Schillerstraße 20. 26. 3. 18. Sch. 25 795.

Klasse 65c, 2. 300 097 „K". **Zusammenrollbares Boot.** Deutsche Floßbootwerke G. m. b. H., Berlin. 15. 3. 16. D. 32 456.

Klasse 65d, 4. 302 528 „K". **Stoßzünder für selbstfahrende Torpedos** nach Patent 235 650; Zusatz zum Patent 235 650. Whitehead & Co., Akt.-Ges., Fiume, Ung.; Vertr.: O. Siedentopf, Pat.-Anw., Berlin SW 68. 12. 5. 14. W. 46 213. Frankreich 7. 4. 14.

Klasse 65d, 9. 298 028 „K". **Seemine.** Otto Henke, Kiel, Wilhelminenstraße 23. 26. 9. 16. H. 70 977.

Klasse 65d, 9. 299 624 „K". **Einrichtung zur Lösung von Seeminen vom Ankertau.** Bohn & Kähler, Kiel. 29. 6. 12. B. 78 947.

Klasse 65d, 9. 299 625 „K". **Schmelzkuppelung für Seeminen.** Bohn & Kähler, Kiel. 6. 11. 13. B. 74 570.

Klasse 65d, 9. 300 132 „K". **Sprengkörper, insbesondere zum Versenken von Schiffen.** Heinrich Budde, Bremen, Osterthorssteinweg 95, und Johann Dunkhase, Apparatebauanstalt, Kirchweyhe b. Bremen. 17. 6. 16. B. 81 806.

Klasse 65d, 9. 307 742 „K". **Minenräumer mit durch das auftretende Minentau auszulösender Schneidvorrichtung.** Wilhelm Poppe, Kiel, Faulstraße 41. 26. 10. 15. P. 34 335.

Klasse 65d, 9. 299 620 „K". **Seemine.** Bohn & Kähler, Kiel. 12. 4. 16. B. 81 432.

Klasse 65d, 9. 299 687 „K". **Auf Wasserdruck ansprechender Tiefenapparat, insbesondere für Seeminen;** Zusatz zum Patent 247 978. Bohn & Kähler, Kiel. 1. 1. 14. B. 75 369.

Klasse 65f, 6. 314 899. **Abnehmbare Antriebsvorrichtung für Wasserfahrzeuge.** Adolph Nydegger, Milwaukee, V. St. A.; Vertr.: Dr. R. Worms, Pat.-Anw., Berlin SW 11. 12. 7. 13. N. 14 500.

Klasse 65f, 3. 314 624. **Wasser- und Luftpropeller.** Adolf Langen, Köln-Nippes. 18. 10. 16. L. 44 646.

Klasse 65f, 10. 314 515. **Zusammengesetztes Vorwärts- und Rückwärts-Kugellager, insbesondere für Schiffe.** Madelon Föppl geb. Schultz, Wilhelmshaven. 25. 8. 18. F. 43 575.

Klasse 65f, 10. 314 577. **Schiffsdrucklager mit mehreren gleichmäßig belasteten Druckringen und Druckbügeln.** Hans Börger, Hamburg, Sillemstraße 14. 20. 10. 17. B. 84 571.

D. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren 84b, 258 422.

E. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 706 182. **Wasserfahrzeug, dessen Form von der aus einer ebenen Platte bestehenden Außenhaut und dem eigenartigen Heck bestimmt wird.** Richard W. M. Schelies, Hamburg, Hohenfelder Straße 1. 1. 4. 19. Sch. 62 251.

Klasse 65a 708 003. Anton Hlastec u. Wilhelm Bendel von Hohenstern, Pola u. Leopold Feiner, Triest; Vertr.: Dr. B. Alexander-Katz u. Dipl.-Ing. E. Bierreth, Patentanwälte, Berlin SW 48. 26. 2. 17. 73 235. Oesterreich, 10. 4. 14.

Klasse 65a. 708 004. Selbsttätige Verschlußvorrichtung für Sprachrohre u. dgl. August Maßmann, Wilhelmshaven. 18. 4. 17. M. 56 931.

Klasse 65a. 708 068. Halter mit Haken zur Befestigung von **Wegerungslatten bei Schiffen.** Heinrich Ludwig Diedrich Krohn, Neu-Rahlstedt b. Hamburg. 16. 5. 19. K. 75 408.

Klasse 65a. 708 666. **Gestanzter und gepreßter Halter mit Verstärkungsbeulen zur Befestigung von Belag an Schiffen.** Heinrich Ludwig Diedrich Krohn, Neu-Rahlstedt b. Hamburg. 25. 4. 19. K. 75 163.

Klasse 65a. 707 464. **Unterseeboot mit Dampfantrieb.** Fried. Krupp Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 6. 7. 18. K. 72 661.

Klasse 65a. 708 901. **Peilrohrverschluß.** Fa. Albert Goldschmidt, Hamburg. 2. 5. 19. G. 43 535.

Klasse 65b. 707 647. **Schwimmhelling.** Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb, Oberhausen, Rhld. 29. 4. 19. G. 43 525.

Klasse 65c. 707 005. **Boot mit Lehnsitz.** Gefraha Gesellschaft m. b. H., Hamburg. 6. 5. 19. G. 43 540.

Klasse 65c. 707 006. **Paddelboot als Ruder- und Segelboot.** Gefraha Gesellschaft m. b. H., Hamburg. 6. 5. 19. G. 43 541.

Klasse 65c. 706 300. **Bootsantrieb.** Heinrich Wernecke, Magdeburg-Buckau, Schönebecker Straße 119. 7. 12. 18. W. 51 212.

Klasse 65c. 706 436. **Boden für Schlauchboote.** Ballonhüllen-Ges. m. b. H., Berlin-Tempelhof, u. Dipl.-Ing. Waldemar Müller, Spandau, Borkumer Straße 2. 29. 4. 19. B. 82 630.

Klasse 65c. 706 437. **Querschlauch für Schlauchboote.** Ballonhüllen-Ges. m. b. H., Berlin-Tempelhof, u. Dipl.-Ing. Waldemar Müller, Spandau, Borkumer Straße 2. 29. 4. 19. B. 82 631.

Klasse 65c. 706 438. **Ruderdolle für Stoffboote.** Ballonhüllen-Ges. m. b. H., u. Dipl.-Ing. Waldemar Müller, Spandau, Borkumer Straße 2. 29. 4. 19. B. 82 632.

Klasse 65c. 706 440. **Fußstütze für Ruderer für Floßboote.** Ballonhüllen-Ges. m. b. H., Berlin-Tempelhof, u. Dipl.-Ing. Waldemar Müller, Spandau, Borkumer Straße 2. 29. 4. 19. B. 82 641.

Klasse 65c. 708 940. **Vorrichtung für Ruderboote zum Rudern in der Gesichtsrichtung.** Gustav Pregitzer u. Otto Pregitzer, Feuerbach, Jägerstraße 48. 23. 5. 19. P. 31 192.

Klasse 65c. 709 226. **Handbetrieblicher Fortbewegungsmechanismus mit Fußsteuerung für Boote.** Bernhard Cardinahl, Altona a. E., Eimsbütteler Straße 45a. 22. 4. 19. C. 13 413.

Klasse 65c. 708 883. **Gegenrudervorrichtung für Ruderboote.** Heinr. Sieber, Bamberg, Konkordiastraße 29. 10. 2. 19. S. 40 972.

Klasse 65c. 705 651. **Antriebsvorrichtung für Boote.** Jean Heublein, Nürnberg, Höfenerstraße 99, u. Hilmar Bauer, Holzhammer b. Weiden, Oberpf. 19. 4. 19. H. 78 658.

Klasse 65c. 705 675. **Schwingbares Verbindungssystem für Wasserfahrzeuge mit mehreren Schwimmkörpern.** Armin Drechsel, Berlin, Potsdamer Straße 113a. 23. 4. 19. D. 33 280.

Klasse 65c. 705 743. **Vierboot.** Armin Drechsel, Berlin, Potsdamer Straße 113a. 23. 4. 19. D. 33 281.

Klasse 65d. 705 361. **Seeminenschleppkette.** Ferd. Tiemann, Hamburg, Ditmar Koelstraße 4. 8. 12. 14. T. 17 740.

Klasse 65f. 707 742. **Außenbordmotor mit unmittelbar eingebauter Lichtdynamo und Akkumulatorenbatterie.** Rudolf Heerdt, Frankfurt a. M., Böttgerstraße 29. 10. 5. 19. H. 78 954.

Klasse 65f. 709 489. **Umsteuervorrichtung für Schraubenwellen.** Otto Dietrich, Elbing, Wilhelmstraße 57. 30. 11. 18. D. 32 610.

Klasse 65f. 705 528. **Schiffsbewegungsvorrichtung.** Albert Keil, Berlin, Rochowstraße 4. 29. 1. 18. K. 71 497.

Klasse 65f. 708 648. **Schiffsschraube.** Bernhard Freitag, Lübeck, Adlerstraße 35b. 11. 4. 18. F. 36 211.

Klasse 84d. 709 579. **Bagger.** Otto Kurth, Lauter i. S., u. Paul Mögel, Dresden, Zinnwalder Straße 1. 20. 2. 19. K. 74 396.

Klasse 84d. 709 133. **Verbindungseinrichtung für Gleisroste.** Menck & Hambrock G. m. b. H., Altona-Ottensen. 31. 12. 18. M. 60 445.

Klasse 84d. 706 301. **Gleisrost.** Menck & Hambrock G. m. b. H., Altona-Ottensen. 31. 12. 18. M. 60 452.

Klasse 84d. 705 850. **Vorrichtung zur Förderung von Abraummassen durch Spülrinnen.** Hans Böttner, Halle a. S., Rudolf Haymstraße 8. 25. 2. 19. B. 81 740.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 664 919. **Preßluftsirene usw.** H. Maihak Akt.-Ges., Hamburg. 1. 7. 16. M. 55 533. 1. 6. 19.

Klasse 65a 684 069. **Panzertaucherrüstung.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 17. 3. 16. N. 15 581. 17. 3. 19.

Klasse 65d. 705 361. **Seeminenschleppkette.** Ferd. Tiemann, Hamburg, Ditmar Koelstraße 4. 8. 12. 14. T. 17 740. 25. 3. 19.

Klasse 84c. 651 118. **Schuh für Holzpflöcke** (Piloten). Arthur Banko, Vorderbruck, Nieder-Oesterreich; Vertreter: J. Poths, Pat.-Anw., Hamburg. 14. 6. 16. B. 75 097. 14. 6. 19.

Bücherbesprechungen

Tarifverträge, Arbeiter- und Angestelltenausschüsse, Schlichtung von Arbeitsstreitigkeiten. Kommentar zur Verordnung vom 23. Dezember 1918. Von Max von Schulz, Magistratsrat, Erster Vorsitzender des Gewerbe- und Kaufmannsgerichts Berlin.

Die Verordnung regelt die Erreichung, Zusammensetzung, die Aufgaben und Rechte der Arbeiter- und Angestelltenausschüsse für alle Betriebe, Verwaltungen und Bureaus des ganzen Deutschen Reichs. Die Arbeiter- und Angestelltenausschüsse, die sich kurz nach dem Umsturz zum Zwecke der Vertretung der Arbeiter und Angestellten gebildet haben, werden hierdurch auf eine gesetzliche Grundlage gestellt. Jeder Arbeitgeber muß in Zukunft mit diesen Ausschüssen arbeiten, keine Streitigkeiten über Löhne oder Arbeitsbedingungen werden ohne Mitwirkung der Ausschüsse erledigt werden können. Es ist daher mit Freude zu begrüßen. daß der Vorsitzende einer gewaltigen Zahl von Einigungsämtern und Schlichtungskommissionen, der praktisch und literarisch auf diesem Gebiete eine lange Reihe von Jahren gewirkt hat, als berufenster Kenner des Stoffes die Verordnung erläutert hat. — Das Buch ist im Verlag von Carl Heymann, Berlin W 8, Mauerstraße 43/44, erschienen und kostet 4 M. R.

Der Eisenbeton-Schiffbau. Von Ingenieur M. Rüdiger. Verlag von Julius Springer, Berlin.

Das Buch, welches etwa 120 Seiten mit 140 Abbildungen umfaßt, enthält eine Reihe praktischer, wertvoller Erfahrungen des Verfassers. Der Verfasser gibt darin im Interesse der Förderung des Betonschiffbaues die Versuche und Erfahrungen wieder, die er in seiner langjährigen Praxis durch umfangreiche, mit großen Kosten verbundene Ausführungen im Eisenbeton-Schiffbau gemacht hat.

Es ist dies besonders zu begrüßen, da der Verfasser an erster Stelle als Pionier für den deutschen Eisenbeton-Schiffbau genannt werden kann.

Das Buch selbst besteht aus 7 Teilen.

Der erste Teil bringt die Einführung in den Eisenbetonbau.

Der zweite Teil behandelt den Eisenbeton-Schiffbau, insbesondere die Beschaffenheit des Betons und die Eiseneinlagen, ferner Schotten- und Spantenteilung von Betonschiffen.

Der dritte Teil umfaßt den Schiffbau in bezug zum Eisenbeton-Schiffbau, insbesondere Konstruktionseinzelheiten mit Abbildungen.

Der vierte Teil behandelt den theoretischen Schiffbau.

Der fünfte Teil bringt Bauausführungen, Berechnungen und Konstruktionen von Schwimmkörpern, wie Pontons, Schwimmdocks, Schuten, Leichtern, Motorfrachtschiffen, Motorbooten, Arbeitsschiffen, Fischkuttern, Fischdampfern, Schleppkähnen, Segelschiffen, Oelprähmen und Baggerschuten.

Der sechste Teil behandelt die Befestigung von Ruder, Poler, Wallschiene, Steven, Schleppgeschirr, Deckel, Rohre, Masten und Winden.

Der siebente Teil bringt Leitsätze über den Eisenbeton-Schiffbau nach den Vorschlägen des Verfassers.

Das Buch ist sehr sachlich und lehrreich gehalten und enthält alles Wissenswerte sowohl für den Schiffbauer als auch für den Betonfachmann.

Durch die Ablieferung von fast sämtlichen deutschen Frachtschiffen aus Eisen an unsere Feinde ist anzunehmen, daß sich der Eisenbeton-Schiffbau sehr entwickeln und wesentlich dazu beitragen wird, die deutsche Handelsflottte wieder aufzubauen. R.

Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verantwortung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.

Strom- und Schiffahrtpolizeiverordnung.

Auf Grund der §§ 138 und 139 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Gesetzsammlung, Seite 195 ff), der §§ 343 und 348 des Wassergesetzes vom 7. April 1913, des Allerhöchsten Erlasses vom 3. November 1902 (Gesetzsammlung 1903, Seite 172) sowie des Ministerialerlasses vom 23. Mai 1912 wird unter Zustimmung des Bezirksausschusses in Potsdam für den dem Regierungspräsidenten in Potsdam als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen unterstellten Verwaltungsbezirk, die sogenannten Märkischen Wasserstraßen, die nachstehende Strom- und Schiffahrtpolizeiverordnung erlassen:

§ 1.

Die für die Dauer des Krieges erlassene Strom- und Schiffahrtpolizeiverordnung vom 9. Mai 1916 (Amtsblatt Seite 314/315) wird aufgehoben. Die vor dem Kriege in Geltung gewesenen Vorschriften über die Besatzung der Fahrzeuge in den Absätzen I und II des § 10 und im Absatz I des § 39 der Strom- und Schiffahrtpolizeiverordnung vom 17. Januar 1896 treten wieder in Kraft.

§ 2.

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieser Polizeiverordnung werden, insofern nicht nach den bestehenden Gesetzen oder sonstigen Vorschriften höhere oder andere Strafen verwirkt sind, mit Geldstrafe bis zu 60 M oder im Falle der Nichtbeitreibbarkeit mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

§ 3.

Diese Polizeiverordnung tritt mit dem 1. August 1919 in Kraft.

Potsdam, den 14. Juli 1919.

Der Regierungspräsident
als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen.
W. C. 3812. In Vertretung Erbslöh.



XXVI. Jahrgang 1919
Heft 16
15. August

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Walter Reichelt, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 1 Mark

Anzeigen kosten **50 Pfennig** die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140,* zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse*

Der Artikel 358 des Versailler Friedens und die Rheinschiffahrt

Von Dr. phil. Richard Hennig (Berlin-Friedenau)

Bei genauerer Prüfung des Inhalts des Versailler Friedens stößt man auf manche Bestimmungen, deren Bedeutung über den Sinn des eigentlichen Wortlauts hinausgeht und die es wohl verdienen, daß man ihnen auch im Ausland erhöhte Beachtung schenkt. Einer der interessantesten Artikel in dieser Hinsicht, der zweifellos in Zukunft noch zu vielen internationalen Erörterungen Anlaß geben wird, ist der Artikel 358, in dem Frankreich u. a. das Recht eingeräumt wird, „zur Speisung der bereits gebauten oder noch zu bauenden Schiffahrts- und Bewässerungskanäle oder für jeden anderen Zweck Wasser aus dem Rhein zu entnehmen“.

Dieses von den Franzosen ausbedungene Recht erfährt zwar durch die nachträgliche, offenbar auf englisches Verlangen eingefügte Bestimmung eine Einschränkung, wonach die zum Zwecke der Wasserentnahme „vorgesehenen Bauten weder die Schiffbarkeit schädigen noch die Leichtigkeit der Schiffahrt mindern dürfen“, aber es scheint schon heute sicher zu sein, daß die Unbestimmtheit und Vieldeutigkeit dieser Ausdrücke noch manchen harten Kampf um den Artikel 358 heraufbeschwören wird.

Mit Recht ist man vor allem in der Schweiz sogleich nach Bekanntwerden des Versailler Friedensentwurfs mißtrauisch geworden, ob nicht den Franzosen die Wasserkraftgewinnung wichtiger sein wird als die Schiffbarkeit des Rheins oberhalb Straßburg-Kehls, an der Frankreich ein außerordentlich geringes, die Schweiz aber ein um so größeres Interesse hat. Schon drei Tage nach dem Bekanntwerden des Friedensentwurfs, am 11. Mai, meldete die „Neue Zürcher Zeitung“ den Schweizer Protest und Vorbehalt an:

„Die schweizerische Forderung geht auf einen freien Rhein, d. h. einen unverbauten Stromlauf bis Basel.“

Aehnlich äußerten sich auch sogar welschschweizerische Zeitungen, wie z. B. die „Gazette de Lausanne“, die den freien Rhein für eine unerläßliche Vorbedingung der wirtschaftlichen Unabhängigkeit der Schweiz erklärten. Dass in dieser Hinsicht Frankreichs Interessen sich mit denen der Schweiz ganz und gar nicht decken, betont Dr. F. v. Napolski in den „Mitteilungen der deutschen Handelskammer in der Schweiz“ mit folgenden Worten:

„Schon vor dem Kriege waren Frankreich und das Elsaß diejenigen Gebiete, die am wenigsten Güterverkehr von der Rheinstraße empfingen und am wenigsten von dort zu erwarten hatten . . . Die Gefahr, die von Frankreich der freien Rheinschiffahrt droht, geht die Schweiz wie alle anderen Länder an. Diese Gefahr ist um so größer, als eine Kraftausbeutung Frankreichs der Schiffahrt noch weit abträglicher sein würde als eine solche Deutschlands, da Frankreich nicht im geringsten Grund hat, breite Schleppzugsschleusen einzubauen, die das deutsche Projekt immerhin vorsah. Werden aber nur gewöhnliche Schleusen angelegt, so können getrost alle Hoffnungen auf eine Entwicklung der Rheinschiffahrt zwischen Straßburg und Basel zu Grabe getragen werden.“

Der Verdacht der Schweiz gegen Frankreichs Pläne mit dem Rheinstrom ist um so berechtigter, als die Schweiz nicht zu den Unterzeichnern der Mannheimer Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 gehört, so daß sie nur allenfalls moralische, nicht aber juristische Anrechte auf den schiffbaren, unverbauten Rhein geltend machen kann. Im Jahre 1868, als die beteiligten Rhein-Uferstaaten ihren bis heute in Kraft gebliebenen Rheinvertrag abgeschlossen, war nämlich der Rhein noch nicht bis zur schweizerischen Grenze hinauf schiffbar. Erst durch die deutschen Stromregulierungsarbeiten, die die Schiffbarkeit zunächst in den 90er Jahren bis Straßburg, dann 1905 bis Basel und 1912 bis Rheinfelden erweiterten, ist die Schweiz ein Anlieger der schiffbaren Rheinstrecke und stillschweigender Nutznießer der Rheinschiffahrtsakte geworden. Eine vertragliche Festlegung ihrer Rechte auf die freie Schiffahrt im Rhein erwies sich aber bis 1918 als überflüssig, da diese freie Schiffahrt von keiner Seite bedroht wurde. Zwar hegte Deutschland den Plan, die Wasserkräfte des Stromes am badischen und elsässischen Ufer unterhalb Basels teilweise auszunutzen. Irgendeine Gefahr für die Schiffbarkeit aber drohte von dieser Seite um so weniger, als kein Staat ein größeres Interesse an einem tadellos bis Basel hinauf schiffbaren Rhein hatte als eben Deutschland. So wäre selbst eine etwaige Wasserkraftausnutzung seitens Deutschlands, wie der Napolskische Artikel treffend betont, niemals eine Gefahr für die Schiffbarkeit geworden, die durch den Bau breiter Schleppzugsschleusen sichergestellt worden wäre.

Das Bild, das sich nach Unterzeichnung des Versailler Friedens darbietet, sieht wesentlich anders aus. Trotz des abschwächenden Zusatzes, daß die von Frankreich vorzunehmenden

Bauten die Schiffbarkeit nicht schädigen dürfen, macht man in Frankreich kein Hehl daraus, daß man nicht nur kein Interesse an der Schiffbarkeit des Rheins oberhalb Straßburgs hat, sondern daß man ihr sogar geradezu feindlich gegenübersteht.

Da ist z. B. vor kurzem in Paris eine sehr lehrreiche Schrift erschienen: „Le Rhin, ses énergies au service de la France“, die den Präsidenten des Mülhausener Industrievereins Daniel Nieg zum Verfasser hat. Der Verfasser hat sich mit den Ereignissen des Winters 1918/19 rasch zum überzeugten Franzosen bekehrt; er gehört offenbar zu jenen smarten Geschäftsleuten, die, wie die Berliner ehemaligen Hoflieferanten nach dem 9. November, ihre politische „Gesinnung“ der jeweiligen Konjunktur anzupassen wissen. So plaudert denn auch der Präsident des Mülhausener Industrievereins als nunmehriger Ueber-Franzose mit einer beneidenswerten Naivität aus, wie sich der echte Franzose zum Artikel 358 des Versailler Friedens im innersten Grunde seines Herzens stellt. Weniger in Deutschland als in der Schweiz wird man die Ohren spitzen müssen, wenn man hört, was in jener Schrift zu lesen ist:

„Die Schiffahrt im oberen Rhein oberhalb Straßburgs hat weder für Frankreich noch für Elsaß-Lothringen irgendwelches Interesse; sie würde höchstens Deutschlands Handel und Industrie und seine wirtschaftliche Ausdehnung in der Schweiz begünstigen. Bei voller Hochachtung des Grundsatzes der durch Verträge garantierten Freiheit des Rheins kann sich Frankreich auf eine Regulierung des Stromes nicht einlassen; es muß vielmehr darauf dringen, daß Straßburg, dessen Hafen schon organisiert ist, als Endpunkt der Großschiffahrt auf dem Rhein betrachtet wird.

Frankreich muß daher so rasch als möglich den größtmöglichen Vorteil aus der gesamten (!) Wasserkraft des elsässischen Rheins ziehen . . . . Durch eine schiffbare Verbindung von Genf zum Mittelmeer kommen wir den schweizerischen Wünschen in dem Maße entgegen, als sie gerechtfertigt (!) und mit den Interessen Frankreichs in Einklang zu bringen sind.“

Man könnte glauben, daß hier der Mülhausener Industrielle spricht, der ein Interesse daran hat, den Rhein-Rhone-Kanal (der an Mülhausen vorbeiführt) kräftig zu fördern, und der daher im natürlichen Rheinstrom die konkurrierende Wasserstraße sieht. Aber was die genannte Broschüre ausplaudert und anrät, ist offenbar auch die Meinung des offiziellen Frankreich. Der verdächtige Eifer, mit dem Herr Millerand, der französische Gouverneur Elsaß-Lothringens, den Umbau des ganz veralteten Rhein-Rhone-Kanals zu einem Großschiffahrtsweg für 600 t, vielleicht gar für 1200 t große Fahrzeuge fördert, läßt darauf schließen, daß der Vorschlag, „Straßburg als Endpunkt der Großschiffahrt auf dem Rhein zu betrachten“, im Herzen der französischen Regierungsleute ein freundliches Echo erwecken wird.

Frankreich wünscht von ganzer Seele, daß die Schweiz sich wirtschaftlich ausschließlich westwärts orientiert. Ihren überseeischen Handel soll die Schweiz über französische Seehäfen leiten, über Marseille, Bourges, St. Nazaire, Cette, Bordeaux usw., und französische Binnenwasserstraßen soll sie nicht minder begünstigen. Daher sind die Schweizer Pläne, die südwärts den Anschluß nach Italien, nach den Häfen Genua und Venedig sowie nach Mailand, suchen, den Franzosen nicht minder ein Greuel als die Schweizer Hoffnungen auf einen großzügigen Anteil am Rheinverkehr, der sich seit 1905 schon verheißungsvoll entwickelt hatte, aber noch einer bedeutenden Ausgestaltung fähig wäre.

Wenn Frankreich ganz und gar seines Herzens Stimme folgen dürfte und auf andere Interessen nicht Rücksicht nehmen müßte, würde es den natürlichen Rhein oberhalb Straßburgs ganz verwildern lassen und ihn ausschließlich der Wasserkraftnutzung dienstbar machen, während die Rhein-Großschiffahrt ihre Fortsetzung jenseits Straßburg ausschließlich über den künftigen modernisierten Rhein-Rhone-Kanal finden dürfte. An den neuen Großschiffahrtsweg von Rotterdam bis Marseille würde dann Basel seinen Anschluß ausschließlich durch den nach Mülhausen führenden Hüninger Kanal zu suchen haben, während der wichtigere Verbindungsweg zur Schweiz die Rhone selbst sein müßte — damit eben Marseille und nicht Rotterdam zum führenden Schweizer Seehafen gemacht werde.

In diesem Sinne ist von französischer Seite bereits Stimmung in der Schweiz gemacht worden. Anatole de Mongie, der frühere Unterstaatssekretär der französischen Handelsmarine, hielt kürzlich im Schweizerischen Rhein-Rhone-Schiffahrtsverband einen Vortrag, worin er lebhafte Propaganda dafür machte, daß die Schweiz sich fortan der französischen Seehäfen und der französischen Handelsschiffahrt bedienen möge. Unausgesprochen, aber trotzdem stark genug betont blieb die Forderung, die Schweiz möge auf den in den letzten Jahren viel erörterten Plan einer eigenen schweizerischen Handelsflotte, die man neuerdings im Hafen von Genua zu stationieren gedenkt, verzichten. — Daneben empfahl de Mongie den Schweizern die baldige Inangriffnahme einer Kanalisierung der schweizerischen Rhone bis zur französischen Grenze, konnte ihnen allerdings nicht sicher versprechen, daß Frankreich die Kanalisierung der französischen Rhone von der Grenze bis Lyon, ohne die die Schweizer Arbeiten wertlos wären, ebenfalls bald in Angriff nimmt.

In der Schweiz verhält man sich diesen französischen Sirenenrufen gegenüber bisher recht harthörig. Für klingende Phrasen ist man zum mindesten in der deutschen Schweiz nicht leicht zu haben, und man fragt sich mit Recht, warum man auf den bereits tadellos schiffbaren Rhein verzichten und seine Politik dafür auf den Rhein-Rhone-Kanal, der künftig einmal vorhanden sein wird, und die kanalisierte Rhone einstellen soll, die vielleicht auch einmal geschaffen werden wird, sobald die arg zerrütteten französischen Finanzen es gestatten. Man hat die berechtigte Empfindung, daß einem zugemutet werde, den Sperling in der Hand hinzugeben für die angebliche Taube auf dem Dache, die aber möglicherweise auch nur ein Sperling ist. Und überdies ist man in der Schweiz logisch oder boshaft genug, um zu erklären, wenn Deutschland und Polen gegenüber das Prinzip befolgt sei, daß alle Flüsse, die ins Wirtschaftsgebiet zweier oder mehrerer Staaten fallen, internationalisiert werden müßten, so sei nicht recht einzusehen, warum die Rhone von diesem Grundsatz ausgeschlossen bleiben solle. Wünsche also Frankreich eine westliche Orientierung des Schweizer Wirtschaftslebens, so möge es zunächst einmal die Rhone zum internationalisierten Strom erklären. Ueberdies dürfte die Schweiz mit demselben Recht, das dem Tschechenstaat in Hamburg und Stettin eigne Freihäfen einräumte (Artikel 363 des Versailler Friedens), für sich ein eignes, als Freizone zu behandelndes Gelände im Hafen von Marseille fordern können.

Alle auf die Rhone und den Rhein-Rhone-Kanal bezügliche Wirtschaftspolitik ist ja freilich zurzeit noch ferne Zukunftsmusik. Die Verhandlungen zwischen Frankreich und der Schweiz über die Nutzbarmachung der Rhone für Schiffahrtszwecke gehen, wie Dr. Maillart in Genf vor einigen Jahren nachwies, bereits bis auf einen Friedensvertrag vom 9. September 1798 zurück, weisen also bereits ein Alter von 121 Jahren auf und werden wohl noch beträchtlich älter werden, ehe sie der Verwirklichung entgegenreifen. Viel wichtiger ist daher heutzutage die Frage, wie es um die Zukunft des schiffbaren Rheins zwischen Straßburg und Basel bestellt sein wird. Unzweifelhaft werden hier die französischen und schweizerischen Interessen in einen starken Widerspruch zueinander geraten. Deutschland kann sich in diesem Wettstreit mehr oder weniger neutral verhalten; die schiffbare Wasserverbindung zur Schweiz wird ihm zwar nach wie vor am Herzen liegen, aber der von Frankreich in Aussicht gestellte Großschiffahrtsweg zur Rhone ist nicht minder reizvoll, vielleicht sogar für Deutschland noch begehrenswerter, da es seinen Güteraustausch mit der Schweiz schließlich auch auf dem Bahnwege regeln kann. Der billige Wasserweg nach Basel liegt naturgemäß weit mehr im schweizerischen als im deutschen Interesse, zumal nachdem der Rhein internationalisiert worden ist, womit Deutschlands bisher so liebevolle Fürsorge für seinen schönsten und wirtschaftlich wertvollsten Strom ganz von selbst zum Erlahmen gebracht werden muß. Für das verarmte Deutschland müssen jetzt alle Vorteile gelten. So ist es wohl nicht unwahrscheinlich, daß Deutschland seine künftige Stellung zu den Schiffahrtsfragen auf dem Rhein oberhalb Straßburgs bis Basel und bis zum Bodensee davon abhängig macht, wie die Schweiz sich zu dem Passus des Artikels 358 stellt, der da besagt: „Auf Wunsch der Schweiz . . . werden diesem Staate dieselben Rechte für den Teil des Flusses eingeräumt, welcher ihre Grenze mit dem anderen Uferstaat bildet“, d. h. auf Verlangen der Schweiz erhält sie das ausschließliche Recht der Wasserkraftausnutzung auf der ganzen Strecke von Basel bis zum Bodensee. Verhält sich in dieser Hinsicht die Schweiz, obwohl sie nicht zu den Kriegführenden gehörte und demgemäß überhaupt keine Kriegsentschädigung von Deutschland verlangen kann, dem ohnehin ausgepowerten Nachbarn gegenüber unfreundlich, so wird sie sich nicht wundern dürfen, wenn Deutschland auch für die schweizerischen Schiffahrtswünsche im Oberrhein nicht mehr die alte freundschaftliche Sympathie aufzubringen vermag und sich freie Hand vorbehält, sich der geänderten Sachlage nach Maßgabe seiner eignen notleidenden Interessen anzupassen. Eine loyale Schweiz hingegen, die es vornehm ablehnt, dem unter die Räuber gefallenen Nachbarn auch noch ein paar Mark abzunehmen, die ihm verblieben sind, wird sicher darauf rechnen dürfen, daß in der künftigen Straßburger Rheinschiffahrtskommission, dem neuen Souverän des gesamten Rheinstroms, die vier deutschen Vertreter die Schweizer Wünsche nach Kräften befürworten werden.

Bei der Straßburger Rheinkommission liegt fortan das Geschick des schiffbaren Oberrheins. In der Frage: „Wasserkraftausnutzung oder Schiffbarkeit?“ werden die fünf französischen Vertreter unter allen Umständen für die erstere Alternative stimmen und nötigenfalls wohl auch nicht Bedenken tragen, die oben erwähnte Einschränkung, daß „die Bauten weder die Schiffbarkeit schädigen noch die Leichtigkeit der Schiffahrt mindern dürfen“, in dem Sinne auszudeuten, daß sich diese Verpflichtung „selbstverständlich“ nur auf den von Natur schiffbaren Teil des Stromes, d. h. äußerstenfalls auf die Strecke bis Straßburg hinauf beziehen könne. Da Italien ebenfalls durchaus nicht wünscht, daß die Schweiz sich wirtschaftlich nach Norden und auf die Rheinstraße orientiert, so ist es sehr wahrscheinlich, daß die beiden italienischen Mitglieder der Straßburger Rheinkommission mit den Franzosen zusammen gegen die Schweizer Wünsche und Forderungen stimmen werden. Sollten aus irgendeinem Grunde

auch noch die deutschen Kommissionsmitglieder dazu gebracht werden, mit den Franzosen und Italienern zusammenzugehen, so muß die Schweiz ihre Rheinhoffnungen zu Grabe tragen, da ihre Anträge schon eine geschlossene Opposition von 11 unter den vorhandenen 19 Stimmen vorfinden werden. So machtlos sonst das Deutschland des 9. November geworden ist, in diesen Fragen von hoher wirtschaftlicher Bedeutung wird seine Stimme dennoch das Zünglein an der Wage darstellen.

Ein Trost bleibt jedoch der Schweiz in bezug auf die Schiffbarkeit des oberen Rheins: England wird unter allen Umständen darauf bestehen, daß die Großschiffahrtsstraße bis Basel nicht durch französische Strombauten beeinträchtigt oder gar unbrauchbar gemacht wird. England hat nicht das leiseste Interesse an dem französischen Rhein-Rhone-Großschiffahrtsplan und den französischen Projekten, die Wasserkräfte des Rheins auszunutzen; England muß aber außerordentlich lebhaft wünschen, daß seine Schiffahrt auf dem Rhein überall völlig freie Bahn vorfindet. Anscheinend erwartet man in der Schweiz und wohl auch in England, daß die schon vor 1914 vorhanden gewesene direkte Dampferlinie London—Köln künftig zu einer direkten Linie London—Basel erweitert werden wird. England und nicht minder die Vereinigten Staaten rechnen stark damit, daß sie fortan in wesentlich größerem Umfang als früher Schwergüter nach der Schweiz senden und Deutschlands Handel dortselbst teilweise verdrängen können. Schon jetzt hat England der Schweiz eine monatliche Zufuhr von 30 000 t Kohlen angeboten, und auch Amerika kann, wie es heißt, auf dem Weg über den Rhein heute Kohlen zu billigerem Preise in die Schweiz exportieren als Deutschland, das infolge der nach dem 9. November erzwungenen, sinnlosen Lohnsteigerungen auf dem Weltmarkt rasch immer mehr konkurrenzunfähig wird. Der bekannte Schweizer Fachmann Gelpke hat den Rhein sehr hübsch als „natürliche Hinterlandwasserstraße Londons" bezeichnet. Ebenso wie England und Amerika haben aber auch Holland und Belgien ein lebhaftes Interesse daran, daß der schiffbare Wasserweg nach Basel in keiner Weise beeinträchtigt wird. In der Rheinschiffahrtskommission wird die Schweiz die Vertreter Englands, Belgiens und Hollands, die zusammen freilich nur über sechs Stimmen verfügen, bei etwaigen Protesten gegen französische Attentate auf die Schiffbarkeit des Stroms stets an seiner Seite finden, so daß eine Opposition von acht Stimmen gegen die französisch-italienischen Absichten und ihre sieben Stimmen von vornherein gesichert erscheint. In der Tat werden also Deutschlands vier Stimmen bei den künftigen Straßburger Abstimmungen über das Schicksal des schiffbaren Oberrheins den Ausschlag geben. In trübster Zeit mag uns Deutschen diese Gewißheit, daß unsere Freundschaft für widerstreitende Parteien auch künftig noch einen nicht geringen Wert hat, ein kleiner Trost sein.

Das 2500-t-Binnenschiff

Von Baurat Th. Hoech, Kolberg

Im Zentralblatte der Bauverwaltung vom 19. Januar 1918 hat Sympher nachgewiesen, daß die Ausgestaltung der preußischen Hauptkanäle für 1000-t-Schiffe mit mäßigen Kosten — 24 000 M für 1 km — möglich ist. Diese Verbesserung wird allen erwünscht und vielen auch ausreichend scheinen. Jedoch sollte schon jetzt die spätere Einrichtung der Hauptkanäle für größere Schiffe vorbereitet werden.

Nach der Abbildung von Sympher ist das günstige Anwachsen der Kanalschiffgrößen von 1874 bis 1890 gehemmt worden. Erst 1908 wurde die Zweckmäßigkeit des 1000-t-Kanalschiffs untersucht und festgestellt. Ein Jahrzehnt später erscheint es für die fernere Entwicklung zu klein, wie nicht nur die Leistung Lübecks und die Bestrebungen Bayerns erkennen lassen. Eingehende Untersuchungen über die voraussichtlichen Güterarten würden wohl ebenso wie beim Dortmund-Ems-Kanal nicht bestätigt werden. Ausreichende Vergleichsmaßstäbe bieten die Zunahme von Handel und Verkehr sowie die vergrößerte Tragfähigkeit der Eisenbahn-Güterwagen.

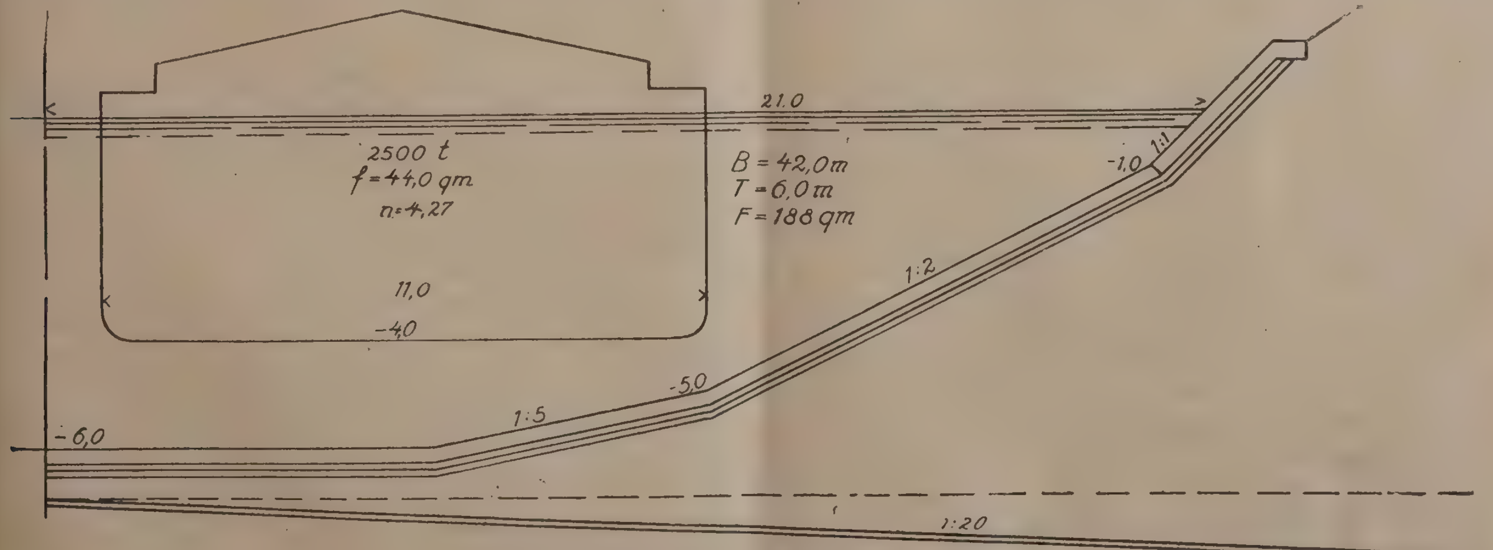
Der Vergleich des Kanal-Regelschiffs mit den Stromschiffen ist sehr wichtig; aber nicht richtig erscheint, das mittlere Niedrigwasser zum Vergleich zu nehmen; vielmehr muß das Regelschiff nach dem Mittelwasser oder dem gewöhnlichen Wasserstande gewählt werden. Dann erst sind Kanäle und Ströme gleichwertig, wenn jede Wasserstraße der andern gleich-oft voran- und nachsteht. Die bisherigen Erörterungen betonen, daß das Leichtern großer Kanalschiffe an den Flüssen unwirtschaftlich sei. Indessen ist es doch wohl vorteilhaft, Beiladungen auf das große Kanalschiff zu nehmen und diese dann am Strom zu Zeiten niedriger Wasserstände auf andre Fahrzeuge überzuladen, welche die entgegengesetzte oder auch die gleiche Stromstrecke befahren. Bei höhern Wasserständen können umgekehrt Beiladungen der Stromschiffe auf andre Kanalschiffe übergehen. Also nicht um Leichterungen handelt es sich, sondern um Beiladungen, welche den kleineren Abzweigverkehr billigst befriedigen können.

Die Forderung, das Regelschiff der Hauptkanäle dem Mittelwasser der Ströme anzupassen, also etwa aufs Doppelte zu vergrößern, verursacht keine Vermehrung der Mannschaft, vermindert die Einheitskosten der Schiffsbauten und kann auch bei den Schleusenbauten Ersparnisse erzielen. Man denke nur daran, daß doppelt große Schiffe die üblichen Schleppzugsschleusen nicht dringend machen, sondern durch einfache Schleusen mehr als die doppelte Gütermenge durchbringen. An die Ersparnis von Speisewasser sei kurz erinnert.

Auch die Kanalstrecken können mit geringen Mehrkosten einen größeren Querschnitt erhalten, wenn man von der Querschnittsform des Rhein-Weser-Kanals zu dem des Dortmund-Ems-Kanals mit Böschungen 1 : 2 übergeht.

Nach diesen zwei Gesichtspunkten wurde gleich nach dem Erscheinen des Sympherschen Aufsatzes der dargestellte Kanalquerschnitt ausgearbeitet und darf auch jetzt unter Beachtung der seitdem erschienenen Aufsätze empfohlen werden. Darunter ist von vorwiegender Bedeutung die Arbeit des Baurats Otto Hoech, Hamburg, im 12. Hefte 1919 dieser Zeitschrift, worin dargelegt wird, daß sich das Niedrigwasser der Elbe fast bis Mittelwasser erhöhen läßt: „Da der mittlere Niedrigwasserstand bis auf 0,10 m dem jetzigen Mittelwasser naherückt, so können wir sagen, daß für die Tragfähigkeit ein Wasserstand maßgebend sein wird, der in der Höhe des heutigen Mittelwassers liegt. Für diesen letzteren haben wir aber oben eine Tragfähigkeit von 2000 t des 80 m langen und 11 m breiten Schiffes gefunden."

Da nun durch die vorgeschlagenen Maßnahmen auch das Mittelwasser der Elbe gehoben wird, und im Rhein größere Tiefen vorhanden sind, so lasse ich das 4 m tiefgehende Regelschiff in meinem Querschnitt stehen. Es trägt 2500 t und findet mit 44 qm in 188 qm den 4,27-fachen Wasserquerschnitt. Bereits im „Zentralbl. d. Bw." vom 8. Dezember 1891, S. 493, habe ich dargelegt, daß 4 m tiefgehende Schiffe auch in Trogschleusen befördert werden können, wenn die Hebewerke doppelseitigen Anschluß erhalten, so daß der Spielraum der Schiffe in den Trögen nur 0,20 m betragen darf.



Kanalquerschnitt auf Dämmen. 1 : 100.

Auch die lichte Höhe der Brücken ist zu vergrößern. Beachtet man u. a. das Bedürfnis, Eisenbahnen auf den Kanalufern entlang zu führen, so ergibt sich eine Brückenhöhe von 6 m bei der Gleislage auf 1,2 m über Kanalspiegel. Hier wird der Einwand gemacht werden, daß diese Höhe für Dampferaufbauten zweckmäßig, aber für Aufladungen von Faschinen, Stroh und Heu, sowie für Leerschiffe unzulässig sei, weil Seitenwinde die Fahrt erschweren. Das tritt auch bei 4 m lichter Höhe ein, und in beiden Fällen wird es nötig sein, durch Hilfssteuer am Bug das seitliche Abtreiben zu verhindern.

Man beachte, daß die Vergrößerung der Kanalquerschnitte, welche am billigsten durch Vertiefung erzielt wird, zunächst nur in den Damm- und Dichtungsstrecken, sowie in den Schleusen angeführt werden muß. Die Einschnittstrecken wird man vorerst in mäßigen Breiten und Tiefen für 1200- bis 2000-t-Schiffe herstellen und später nachbaggern. Wegen des Dampferverkehrs sind die oberen Böschungen wasserdicht abzupflastern und dürfen dann 1 : 1 oder 1 : ½ angelegt werden. Für die Dichtungsschale werden zweckmäßig auf einer Ziegelpresse breite Tonplatten mit schrägen Kanten geformt, deren Fugen leicht zu dichten sind. Außerdem sind die Dämme unterhalb der Schale durch eine flache und dachartig mit Kehlrinnen 1 : 20 abgewässerte Tontafel gegen Sickerwasser zu schützen. Diesem Vorschlage aus 1882 wurde unzutreffend entgegengehalten, daß solche Abwässerung, welche die Schadstellen erkennen läßt, das Sickerwasser vermehren würde. Zu meiner Genugtuung fand ich diese Anordnung im Entwurfe des Elb-Trave-Kanals nach der Lohmeyerschen Linie über Ratzeburg beim Damme durch den Möllner See. Sie kam nicht zur Erprobung, weil mein Vorschlag, den Kanal durch Vertiefung der Scheitelstrecke bis zum Spiegel des Möllner Sees zu senken, nach jahrzehntelangem vergeblichen Warten Lübecks auf das Speisewasser aus dem Schaal-See ausgeführt wurde.

Nochmals sei betont, daß eine einfache Schleuse für 2000-t-Schiffe so viel wie eine Schleppzugschleuse für drei 1000-t-Schiffe mit größeren Zeitverlusten für Schiffewechsel, Füllung und Entleerung leistet. Für zukünftige Verkehrsbedürfnisse kann weitgehend durch die zunächst auf Dichtungsstrecken beschränkte Vertiefung vorgesorgt werden, und zuletzt wird eine Gleichwertigkeit der Hauptkanäle mit den verbesserten Strömen erreicht werden. Dazu möge man nicht allein zeitgemäße, sondern auch vorausschauende Kanalpläne aufstellen.

Anordnung und Entwicklung der Antriebsorgane von Binnenschiffen und Kraftmaschinen

Von Zivilingenieur R. W. Umlauff, Berlin W 15, Konstanzer Straße 3

(Fortsetzung aus Heft 14 und Schluß.)

Der Schlepper nach Skizze 16 bis 22 hat bei gleichen Hauptabmessungen ebenfalls einen hinten gegabelten Schiffskörper, in welchem sich der Schwimmer befindet. Dieser trägt aber nur einen einzigen Rohöl- bzw. Naphthalinmotor, der dafür stärker gewählt werden kann. Der eingezeichnete Motor hat eine höchste Dauerleistung von 200 PSe (280 PSi) bei 200 Umdrehungen pro Minute und treibt mittels direkter Kuppelung durch die Propellerwelle eine Schraube, deren Durchmesser 1,7 m nicht überschreiten wird. Bei herabgelassenem Schwimmer wird man auch bei diesem Fahrzeuge absolut glatt verlaufende, gute Wasserlinien haben, wie aus Skizzen 19 und 22 zu ersehen ist (vgl. Skizzen 12 und 15 in Heft 14 dieser Zeitschrift). Die Propellerschutzhacke wird hierbei tiefer als 1,8 m eintauchen. Hat der Schlepper in Gewässern zu fahren, deren Tiefe weniger als 2 m beträgt, so wird man den Schwimmer durch mechanische Vorrichtungen, die ebenso wie die Heckabsteifungen nicht eingezeichnet sind, hinten hochziehen und die Eintauchtiefe der Propellerschutzhacke nach Bedarf bis auf ca. 1,2 m verringern. Durch Hochziehen des Schwimmerhinterteiles erhält man auch hier ein gut geformtes Tunnelheck, von welchem dasselbe gilt, was bei der Beschreibung des Schleppers nach Skizzen 9 bis 15 bereits gesagt ist. Die Maschinenanlage des Schiffes nach Skizzen 16 bis 22 wird noch vervollständigt durch 2 Verbunddampfmaschinen von je 50 PSe (75 PSi), die sich ebenso wie der dazugehörige Dampfkessel im Schiffskörper befinden, wo auch die Betriebsstoffe sowohl für die Dampfmaschinenanlage als auch für den Motor unterzubringen sind. Ist letzterer für Betrieb mit Naphthalin eingerichtet, so wird man dieses durch Heizschlangen oder ähnliche Vorrichtungen vom Dampfkessel aus erwärmen und flüssig erhalten. Zum Manövrieren wird man in der Regel nur die Dampfmaschinen heranziehen. Bei der Marschfahrt hingegen wird man den ökonomisch arbeitenden Motor nach Möglichkeit voll ausnutzen und die Dampfmaschinen nur mit geringer Füllung mitlaufen lassen, wodurch ein günstiger Brennstoffverbrauch erzielt wird, besonders wenn noch die Auspuffgase des Motors zum Heizen des Dampfkessels mitverwendet werden. Es ist nicht unbedingt notwendig, daß der mittlere Propeller bzw. der Motor umsteuerbar ist. Dank der Propelleranordnung, der doppelten Steuerruder und des vorn und hinten stark beschnittenen Lateralplanes wird auch dieser Schlepper ausgezeichnete Manövriereigenschaften besitzen.

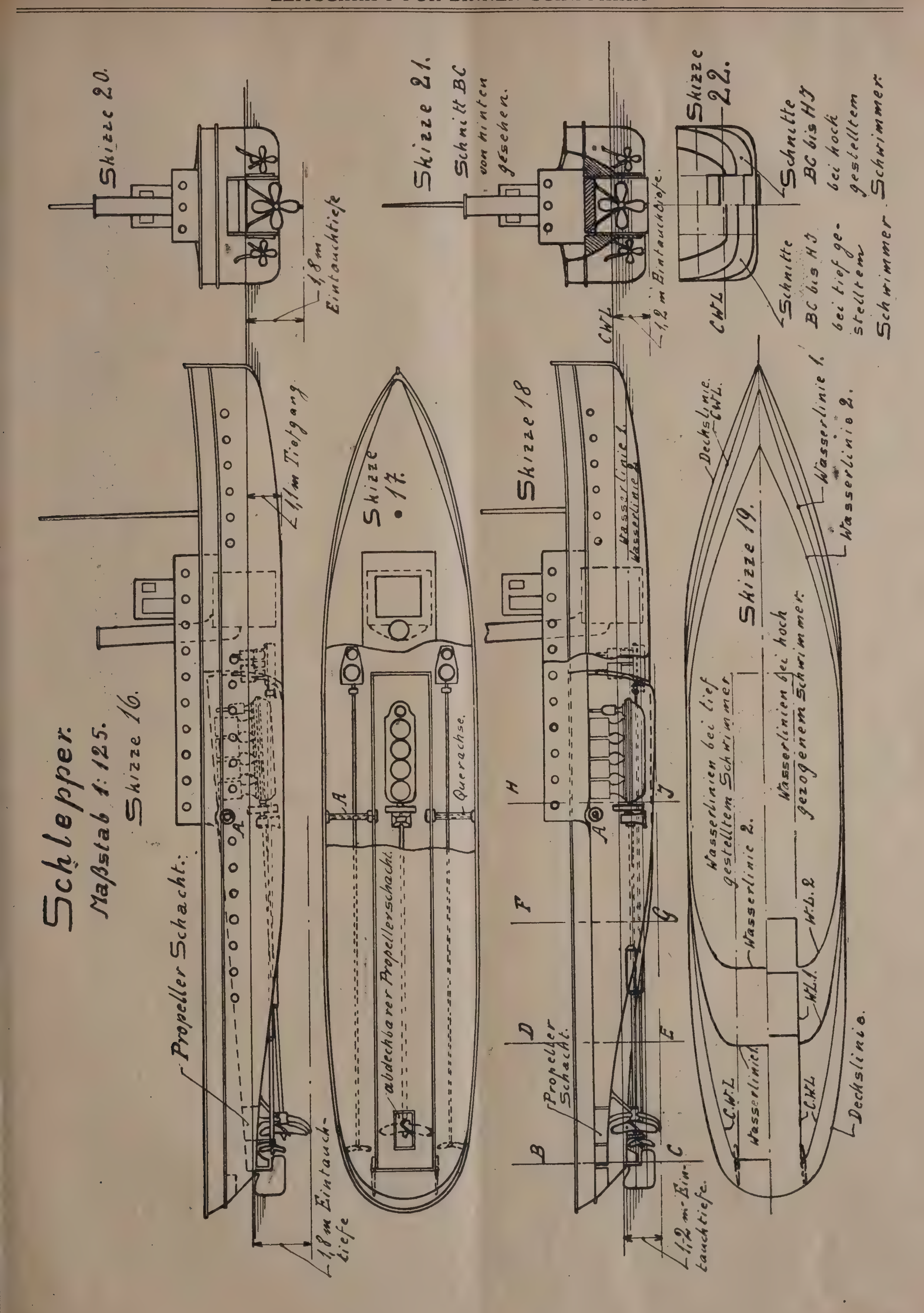
Auch bei Güter- und Lastschiffen lassen sich die Antriebsorgane in sehr zweckmäßiger Weise in einem Schwimmer unterbringen, der sich in einer Gabelung des Schiffshinterteiles befindet.

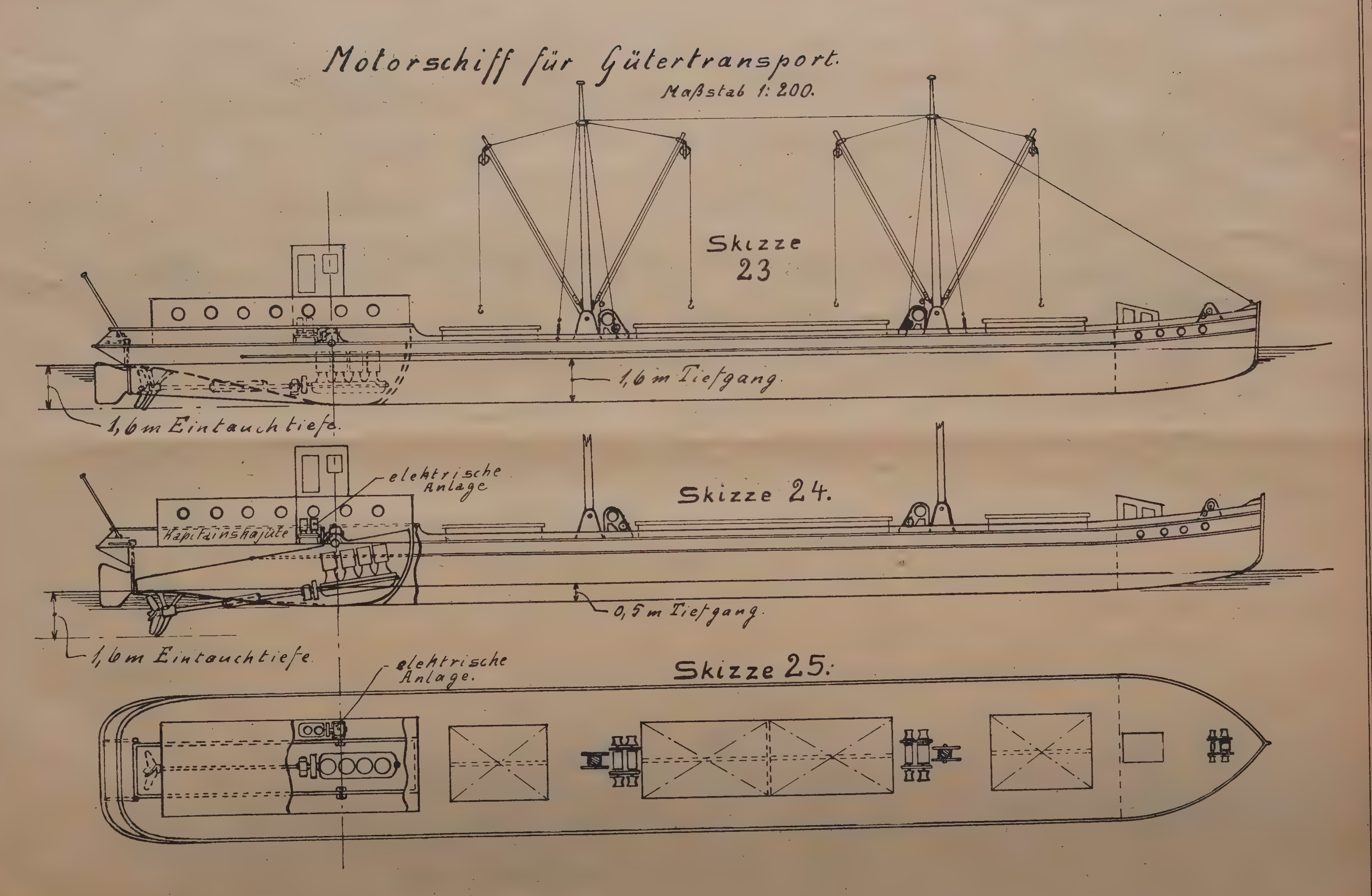
Skizzen 23 bis 25 stellen z. B. ein Motorschiff dar, das als Ersatz für die auf den östlichen Wasserstraßen Deutschlands überall anzutreffenden Güterdampfer von etwa 250 t Ladefähigkeit gedacht ist. Diese haben eine Länge über alles von etwa 55 m, eine größte Breite von etwa 6 m und eine Seitenhöhe von Unterkante Boden bis Oberkante Deck von etwa 2,5 m und als Antriebskraft je 1 Dampfmaschine von etwa 140 PSe (200 PSi) oder je 2 Dampfmaschinen von je 70 PSe (100 PSi) normaler Dauerleistung. Den erforderlichen Dampf liefert ein Dampfkessel, der sich hinter dem zweiten Laderaum befindet. Der Heiz- und Maschinenraum fallen zusammen, woran sich der dritte Laderaum schließt. Sind diese Dampfer leer oder nur teilweise beladen, so kommen der bzw. die Propeller aus dem Wasser heraus, saugen Luft an und verlieren beträchtlich an Wirkungsgrad. Bei dem Motorgüterschiff ist letzterer Fall unmöglich. Wie aus den Skizzen 23 und 24 zu ersehen ist, wird bei voll beladenem Schiff und gehobenem Schwimmerhinterteil der Propeller in einem gut geformten Tunnelheck laufen, welches dem Wasser einen vorzüglichen Abfluß gestattet. Bei leerem oder nur teilweise beladenem Schiff wird man den Schwimmerhinterteil nach Bedarf herunterlassen und dadurch erreichen, daß der Propeller, ohne Luft ansaugen zu können, mit gutem Wirkungsgrade arbeiten muß. Ballasteinnahme erübrigt sich also bei Schiffen dieser Bauart, da man die Eintauchtiefe des Propellers durch Verstellen des Schwimmers konstant halten kann. Die Hecklinien des Güterfahrzeuges werden denen der oben beschriebenen Schlepper (Skizzen 9 bis 22) ähnlich sein. Man wird solche Motorgüterschiffe mit Schwimmern nach Bedarf mit 1 oder 2 Motoren ausrüsten. Dieselben werden bei mindestens derselben Ladefähigkeit und größerer Durchschnittsgeschwindigkeit einen erheblich geringeren Brennstoffverbrauch haben als Güterdampfer gleicher Abmessungen. Um das Laden und Löschen auf solchen Motorschiffen zu erleichtern, kann man Motorwinden oder elektrische Winden vorsehen. Beide Arten werden heute im Serienbau in verschiedenen Stärken und Ausführungen geliefert und haben sich in jeder Hinsicht bewährt. Beim elektrischen Antrieb müßte eine elektrische Zentrale auf dem Schiffe vorhanden sein, die aus einem kleinen Rohölmotor bestehen kann, der mit einer Dynamo direkt gekuppelt ist. Solche Zentralen sind ebenfalls schon vielfach ausgeführt und haben sich gut bewährt. Auf dem Güterschiff nach Skizzen 23 bis 25 kann sie, wie angedeutet, ohne weiteres auf das Deck im Maschinenraum gesetzt werden.

Für Last- und Kanalschiffe kommt eine Geschwindigkeit von höchstens 12-km-Std. bei stromlosem, tiefem und breitem Wasser in Betracht, 10-km-Std. ist vollkommen ausreichend. In Kanälen wird man in der Regel sogar erheblich langsamer fahren müssen. Daraus ergiebt sich, daß für solche Lastschiffe verhältnismäßig schwache Motoren ausreichend sein werden. Nachfolgende Tabelle gibt eine Zusammenstellung von normalen Binnenlastschiffen von 100 bis 1000 t Tragfähigkeit mit ihren wichtigsten Abmessungen. In der Tabelle sind ferner die ungefähren Motorstärken angegeben, die für eine Geschwindigkeit von etwa 10-km-Std. in Frage kommen. Es ist hierbei vorausgesetzt, daß die Motoren nicht mehr als 250 bis 300 Umdrehungen pro Minute machen.

Tragfähigkeit in t	Länge in m	Breite in m	Seitenhöhe in m	Motorleistung in PSe
100	30	4,5	1,3	35
250	45	6	1,5	60
500	55	7	2,0	90
750	65	8	2,3	120
1000	70	9	2,4	140

Man wird bei diesen Fahrzeugen wegen der verhältnismäßig leichten Motoren davon Abstand nehmen können, die Schwimmerdrehachse so anzuordnen, daß sie sich annähernd über dem Schwerpunkte des Schwimmers mit Motor befindet, wodurch die Anlage vereinfacht und verbilligt wird. Skizzen 26 bis 28 stellen das Heck eines Lastschiffes von 1000 t Tragfähigkeit mit Schwimmer dar, dessen Drehachse sich bei P befindet. Nach Skizze 26 ist das Fahrzeug voll beladen. Der Schwimmer befindet sich in seiner höchsten Stellung und bildet mit dem Schiffskörper ein gut geformtes Tunnelheck mit ausgezeichnetem Wasserzufluß und Abfluß. Das Fahrzeug geht 2,10 tief, während der Propeller, dessen Durchmesser 1,6 nicht überschreiten wird, nie tiefer als 2 m unter die Wasseroberfläche tauchen kann. Bei leerem Schiff beträgt der größte Tiefgang des Rumpfes ca. 0,4 m, wie es bei gutgebauten Eisen- und Stahl-Binnenschiffen üblich ist. Die größte Eintauchtiefe des Propellers wird hierbei 1,9 m sein und kann nach Bedarf durch Hochholen des Schwimmers noch vermindert werden. Sowohl bei vollem als auch beladenem Fahrzeuge wird also der Propeller einen guten Wirkungsgrad haben. Ein mit Schwimmer ausgerüstetes Motorlastschiff von 1000 t Tragfähigkeit wird zirka 8 t schwerer sein als ein gleich großes Motorlastschiff ohne Schwimmer. Diese Gewichtsdifferenz ist so unbedeutend, daß sie keine Rolle spielt. Da die ganze Motoranlage mit Welle, Propeller usw. zirka 12 t wiegt, so wird ein


Schlepper.
Maßstab 1:125.
Skizze 16.
Propeller Schacht:
1,1m Tiefgang
1,8m Eintauchtiefe
Skizze 20.
1,8m Eintauchtiefe
Skizze 17.
abdeckbarer Propellerschacht.
Querachse.
Skizze 21.
Schnitt BC von hinten gesehen.
Skizze 18
Wasserlinie 1.
Wasserlinie 2.
Propeller Schacht.
1,2 m Eintauchtiefe.
CWL
1,2 m Eintauchtiefe
Skizze 22.
Schnitte BC bis HJ bei tief gestelltem Schwimmer
Schnitte BC bis HJ bei hoch gestelltem Schwimmer
CWL
Skizze 19.
Deckslinie. CWL.
Wasserlinie 1.
Wasserlinie 2.
Wasserlinien bei tief gestelltem Schwimmer
Wasserlinien bei hoch gezogenem Schwimmer.
Wasserlinie 2.
W.L.2
W.L.1
C.WL
Wasserlinie
C.WL
Wasserlinie
Deckslinie.


Motorschiff für Gütertransport.
Maßstab 1: 200.
Skizze 23
1,6 m Tiefgang
1,6 m Eintauchtiefe
Skizze 24.
elektrische Anlage
Kapitänskajüte
0,5 m Tiefgang
1,6 m Eintauchtiefe
Skizze 25:
elektrische Anlage.

Motorlastschiff mit Schwimmer und Maschinenanlage nur zirka 20 t schwerer sein als ein gleichgroßes Lastschiff ohne Antriebsmaschine. Die Laderäume dieser beiden Schiffe werden sich hinsichtlich ihrer Abmessungen nicht voneinander unterscheiden, da die Länge des Schwimmers gleich 9,5 m ist, also nur ein achtel der ganzen Schiffslänge beträgt.

Auch bei Baggerschuten und ähnlichen Fahrzeugen wird man obige Konstruktion mit Vorteil verwenden können.

Bei ganz kleinen leichten Booten wird man unter Umständen einen auf verschiedene Tiefen verstellbaren Propeller sehr begrüßen. Dieser hat hier außer der Möglichkeit, seine Einstellung der jeweiligen Tiefe des Fahrwassers anpassen zu können, noch den Vorzug, daß man ihn durch Hochholen wird vor Beschädigungen beim Aufschleppen der Boote schützen können. Es gibt eine große Anzahl von kleinen Fahrzeugen, die an flachen Ufern nach Gebrauch immer aufgeschleppt werden müssen, damit sie nicht durch plötzlich entstehendes Unwetter, Hochwasser, Brandung, Wellen von vorüberfahrenden Schiffen usw. beschädigt werden können.

Heck eines Motorlastschiffes.

Maßstab 1:100.

Skizze 26.

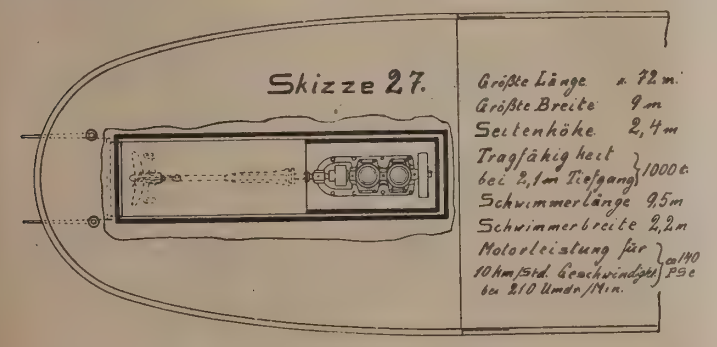
2,1 m Eintauchtiefe. P 2,1 m Tiefgang

Skizze 29 zeigt uns z. B. maßstäblich das Heck eines Strandbootes. Die Behörden haben in letzter Zeit eine große Anzahl solcher Boote in Auftrag gegeben, und zwar in der Hauptsache für Ostseefischer. Bei der Konstruktion dieses Bootes, das sich aber auch für bewegte Binnengewässer gut eignet, ist man bestrebt gewesen, den Propeller möglichst geschützt anzuordnen, wodurch sich folgende Nachteile ergeben haben:

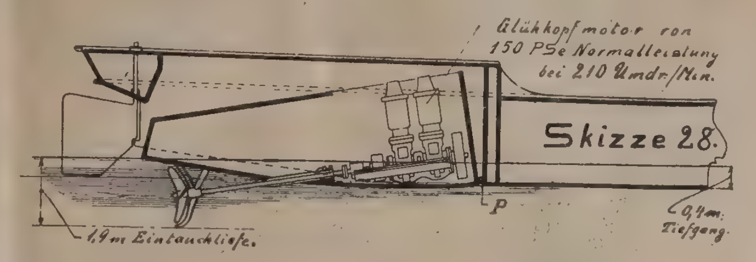
1. Der Propellerdurchmesser ist begrenzt, und man ist daher gezwungen, einen 3 flügligen Propeller zu nehmen, dessen Wirkungsgrad ungefähr 5% geringer ist als der eines 2 flügligen mit möglichst großem Durchmesser.

2. Schon bei schwachem Wellengange schaukeln diese kleinen Boote so stark, daß der dicht unter dem Wasserspiegel liegende Propeller oft mehr oder weniger aus dem Wasser herauskommt. Er saugt dabei naturgemäß Luft an und verliert erheblich an Wirkungsgrad, wodurch die Fahrt bzw. das Schleppvermögen des Bootes stark vermindert wird.

3. Man muß, um die erforderliche Motorleistung von 5 bis 10 PS unterbringen zu können, bei dem geringen Propellerdurchmesser verhältnismäßig hohe Umdrehungszahlen wählen. Bei gleicher Maschinenleistung hat nun ein schnellaufender Propeller mit entsprechend kleinem Durchmesser einen erheblich schlechteren Wirkungsgrad als ein langsamlaufender mit großem Durchmesser.



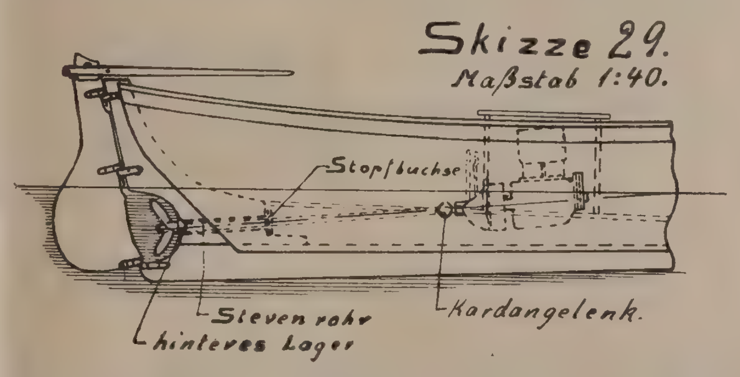
Die Anordnung nach Skizzen 30 bis 32 zeigt uns eine Möglichkeit, durch welche sich oben aufgeführte Nachteile restlos beseitigen lassen. Wir sehen hier das Heck eines Strandbootes mit genau denselben Abmessungen wie nach Skizze 29. Bei so kleinen Fahrzeugen ist es nicht nötig, daß der Schwimmer bis zum Heck durchgeführt wird. Er befindet sich hier in einem oben offenen, mit dem Schiffskörper verbundenen Behälter, der mittels eines Kastens mit einem Schlitze im Achtersteven und hinterem Kielende verbunden ist. Der Behälter, der Kasten und die Verbindungsstellen sind wasserdicht. Das Wasser kann also durch den Schlitz im Achtersteven und Kiel nur in den Schwimmbehälter, aber nicht in das Boot strömen. Der Schlitz und der Abstand der Kastenseitenbretter voneinander sind so bemessen, daß man die Propellerwelle, ohne auszustoßen, nach oben und unten bewegen kann. Da diese einen Durchmesser von höchstens 35 mm hat, so wird die sich im Kasten befindliche Wassermenge sehr gering sein. Auch der Schwimmerbehälter kann nur wenig Wasser aufnehmen, da er durch den Schwimmer, der um die Achse bei P drehbar ist, fast vollständig ausgefüllt wird. Die Tragfähigkeit des Bootes wird durch diese geringen Wassermengen höchstens um 20 kg vermindert, was nicht ins Gewicht fällt. In dem oben offenen Schwimmer befindet sich fest eingebaut der Motor, der die Propellerwelle antreibt. Diese wird durch eine Stopfbüchse in den Schwimmer geführt und hat hinten, dicht am Propeller, ein Lager, das durch eine Spindel in einer Führung, die nicht eingezeichnet ist, auf und ab bewegt werden kann, wobei



sich der Schwimmer um die Achse bei P drehen wird. Die nahezu höchste Propellerstellung zeigt Skizze 30, die tiefste Skizze 31. Statt des 3 flügligen Propellers mit 400 mm Durchmesser nach bisher üblicher Anordnung gemäß Skizze 29 sehen wir hier einen 2 flügligen Propeller, dessen Durchmesser ohne weiteres 600 mm und noch mehr betragen kann. Er wird, besonders da er nur zwei Flügel hat, hochgeholt schwer zu beschädigen sein, während er heruntergelassen selbst bei Wellengang kaum aus dem Wasser herauskommen kann. In die meisten Boote wird sich eine ähnliche Anlage auch nachträglich einbauen lassen. Das Kardangelenk und das Stevenrohr nach Skizze 29 erübrigen sich dabei.

Das Patent des Herrn Koerk schließt noch den Fall ein, daß die Schwimmer seitlich am Schiffskörper angeordnet werden. Es ergeben sich hierbei in der Hauptsache die in folgenden Skizzen dargestellten Möglichkeiten:

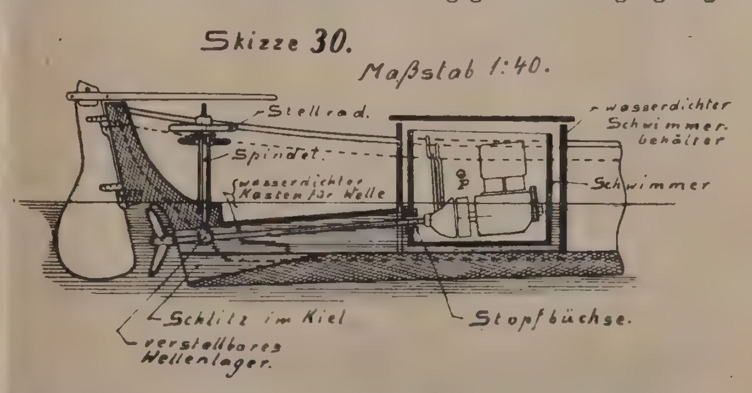
Skizzen 33 bis 35 stellen das Heck eines Lastkahnes dar, der in jedem Schwimmer je einen Motor trägt. Die Drehachse befindet



sich bei P. Durch Anwendung von Hohlzapfen kann man bei seitlicher Schwimmeranordnung auch mit einem Motor auskommen, wie die Skizzen 36 bis 38 zeigen. Man wird bei dieser Ausführungsart besonders darauf achten müssen, daß die Schwimmer stets genau senkrecht zu ihrer Drehachse auf und ab bewegt werden, da andernfalls die die Kraft übertragenden Kegelräder beschädigt werden können. Durch geeignete Führungen wird sich aber auch dieser Uebelstand beseitigen lassen.

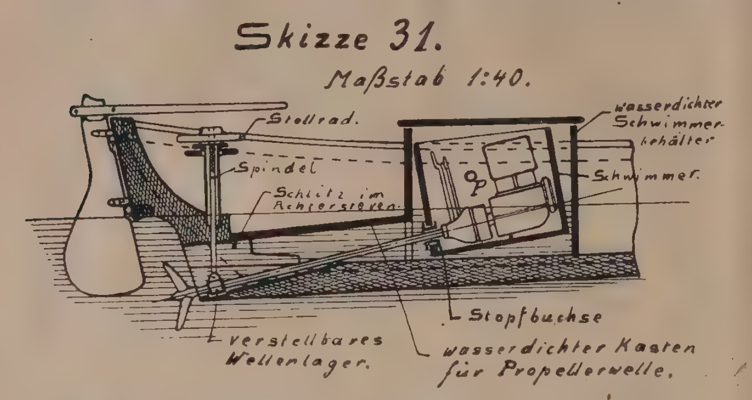
Letztere beiden Ausführungsformen können naturgemäß auch bei Schiffen mit starken Maschinenanlagen, also Schleppern usw., vorteilhaft verwendet werden. Sie eignen sich auch in hervorragender Weise zur Steigerung der Leistungsfähigkeit von vorhandenen Schiffen, die den Ansprüchen nicht mehr genügen.

Skizzen 39 bis 41 stellen z. B. einen Schlepper dar, dessen Maschinenleistung durch Einbau von Seitenschwimmern und Motoren vervielfacht worden ist. Die allgemeine Schiffsform hat man durch seitliche Anbauten erhalten, die gleichzeitig den Schwimmern einen wirksamen Schutz gegen Beschädigungen gewähren. Die Motoren bzw. Propeller brauchen nicht umsteuerbar zu sein, da zum Manövrieren und Rückwärtsfahren die Dampfmaschine ausreichend ist. Die Motoren können direkt von dem Führerstande ein- und ausgeschaltet werden. Es genügen daher in diesem Falle die einfachsten nichtumsteuerbaren Motoren und Triebschrauben.

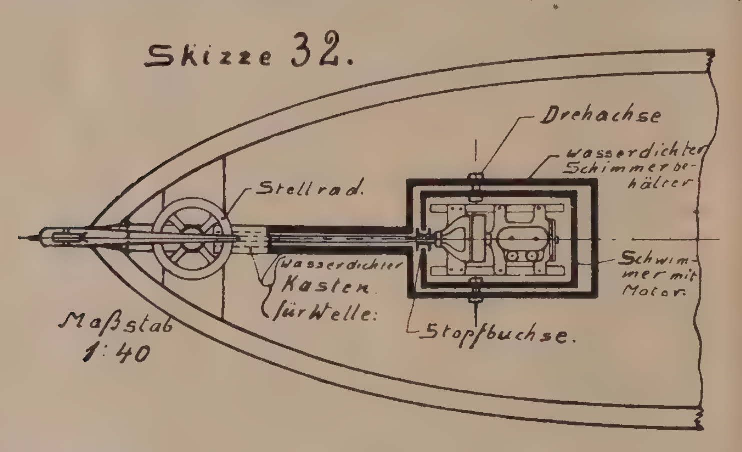


Es würde zu weit führen, noch weitere Fälle anzugeben, in welchen sich die Erfindung des Herrn Koerk bewähren würde. Der Verfasser ist gern dazu bereit, Interessenten jede weitere diesbezügliche Auskunft zu geben.

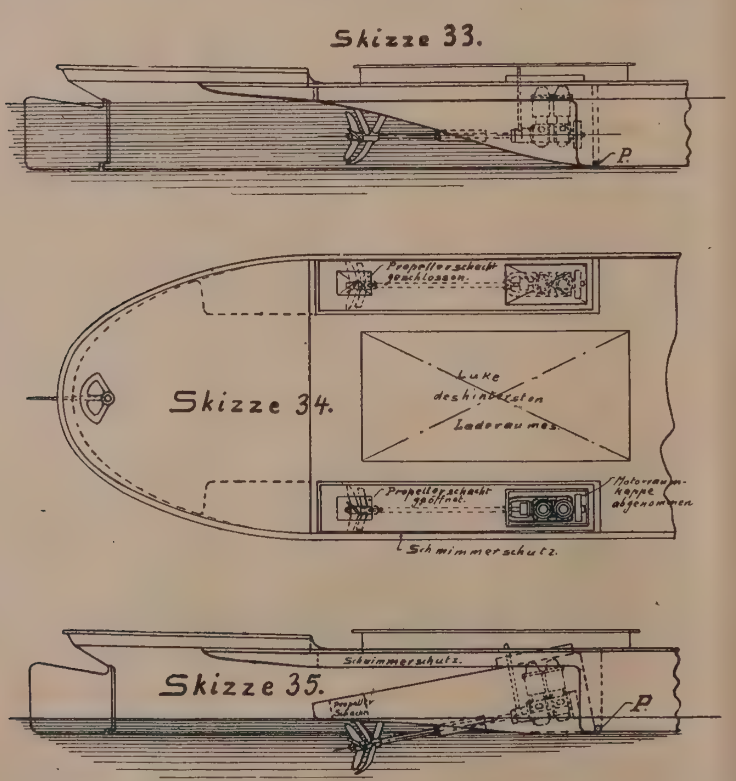
Hinsichtlich der noch zu beschreibenden Vorrichtungen, durch welche bei Schiffen nach Skizzen 9 bis 28 bei Vorwärtsfahrt ver-



hindert werden muß, daß bei hochgeholtem Schwimmer Luft durch die Ritzen zwischen ihm und dem Schiffskörper angesaugt wird, ist kurz folgendes zu bemerken. Durch einen dauerhaften, eventuell armierten Schlauch aus Hanf oder ähnlichen Stoffen,

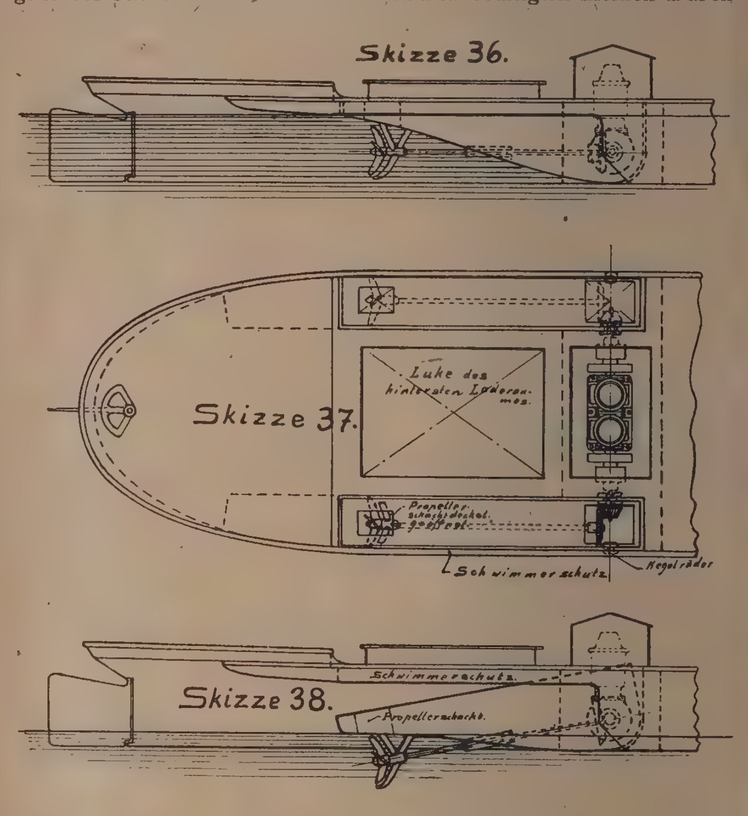


der in die Ritzen schwer hineinpaßt, kann man eine gute Dichtung erzielen, sobald man den Schlauch mit Druckwasser von 1,5 bis 2 Atm. füllt. Während des Verstellens des Schwimmers wird man das Druckwasser natürlich ablassen, um den Schlauch zu

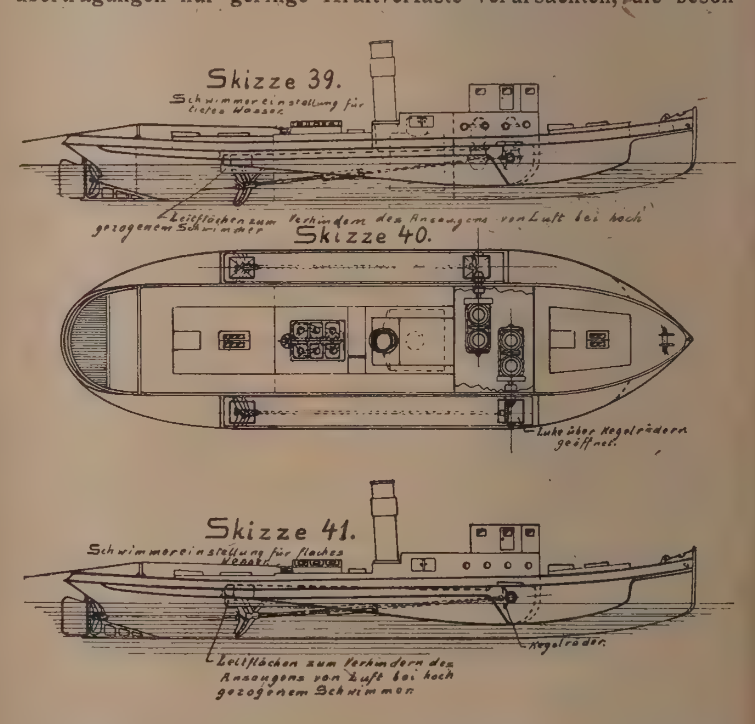


schonen. Durch seitlich am Schwimmer befestigte Leitflächen, die auch bei höchster Betriebslage desselben nicht aus dem Wasser kommen können, wird dieselbe Wirkung erzielt.

Schon seit 1910 hat man bei Ozeandampfern und Kriegsschiffen, die mit Dampfturbinenanlagen für den Antrieb der Propeller ausgerüstet waren, letztere in vielen Fällen nicht mehr direkt mittels einer Welle mit den entsprechenden Turbinen verbunden. Wie bereits verschiedentlich erwähnt wurde, haben bei gleicher Maschinenleistung Propeller mit geringer Umdrehungszahl und großem Durchmesser einen erheblich besseren Wirkungsgrad als schnellaufende mit dem dadurch bedingten kleinen Durch-



messer. Bei den Dampfturbinen haben umgekehrt die schnelllaufenden einen erheblich günstigeren Wirkungsgrad als die langsamlaufenden. Um möglichst ökonomisch arbeitende Maschinenanlagen für Schiffe zu erhalten, schuf man daher entsprechende Kraftübertragungen, wodurch erreicht wurde, daß man langsamlaufende Propeller mittels schnellaufender Dampfturbinen antreiben konnte. Es stellte sich heraus, daß die Kraftübertragungen nur geringe Kraftverluste verursachten, die beson-



ders bei den neuesten mechanischen Uebersetzungsgetrieben im Vergleich zu dem sich dadurch ergebenden Gewinn auffallend klein sind. Die Folge davon ist, daß jetzt nur noch wenige Schiffe gebaut werden, bei welchen die Dampfturbinen direkt mit den dazugehörigen Propellerwellen gekuppelt sind. Man baut mechanische, hydraulische und elektrische Kraftübertragungen auch für die höchsten auf Ozeandampfern und Kriegsschiffen in Frage kommenden Leistungen. Es würde zu weit führen, die einzelnen Systeme hier eingehend zu beschreiben. Bei den Binnenschiffen hat man die Dampfturbine als Hauptmaschine noch nicht eingeführt, da diese bei den in Frage kommenden Leistungen bis etwa

1000 PSe im Anschaffungspreise zu teuer ist. Es ist jedoch wahrscheinlich, daß die Dampfturbine in Verbindung mit oben angeführten Kraftübertragungen auch auf Binnenschiffen verwendet werden wird, die Maschinenleistungen von 1000 PSe und darüber haben müssen.

Die Entwicklung der Antriebsorgane von Schiffen mit eigenen Kraftmaschinen weist darauf hin, daß die Fahrzeuge, welche mit langsamlaufenden Propellern von großem Durchmesser ausgerüstet sind, auch in der Binnenschiffahrt alle anderen Schiffe mit eigenen Kraftmaschinen, einige wenige Ketten- bzw. Seilschiffe ausgenommen, verdrängen werden. Durch die verschiedenen Tunnelhecke und besonders durch die Erfindung des Herrn Koerk (Misdroy) ist die Möglichkeit weitgehender Verwendung von Propellern mit großem Durchmesser auch in der Binnenschiffahrt gegeben. Es muß ferner danach gestrebt werden, daß auch bei Motorschiffen mit schnellaufenden Motoren der Propellerwirkungsgrad erhöht wird. Man wird hierzu in ähnlicher Weise wie bei den Dampfturbinenschiffen das mechanische Uebersetzungsgetriebe verwenden können, das dauerhafter und in schwererer Ausführung hergestellt werden kann, als z. B. die Getriebe, welche bei den leichten Flugzeug- und Luftschiffmotoren schon lange eingeführt sind und sich dort gut bewährt haben. Wir sollten kein Mittel unversucht lassen, damit wir wenigstens in der europäischen Binnenschiffahrt einen uns gebührenden Platz behalten, nachdem wir durch die harten Friedensbedingungen für viele Jahre vom Meere verdrängt sind.

Die Kanalisierung der Saale

Von Regierungs- und Geheimen Baurat Düsing

In Heft 7/8 unserer Zeitschrift vom April d. J. haben wir unsern Lesern Mitteilungen über die Saale, ihre bisherige Entwicklung als Schiffahrtsstraße und ihre Verkehrsverhältnisse gebracht. Heute liegt die im Auftrage der Handelskammer bearbeitete Denkschrift über den weiteren Ausbau der Saale im Zusammenhange mit der Fortführung des Mittellandkanals nach der Elbe und Berlin vor. Bereits im Jahre 1910 war durch die Ingenieurfirma Havestadt & Contag in Berlin ein Vorentwurf für einen Elster-Saale-Kanal aufgestellt worden, welcher unterhalb Kreypau in die Saale münden und den Verkehr von 600-t-Schiffen vermitteln sollte. Es war dabei Voraussetzung, daß auch die Saale selbst bis zu ihrer Einmündung in die Elbe für den Verkehr von 600-t-Schiffen ausgebaut werden würde. Im Jahre 1911 hat auch die Stadt Weißenfels einen Vorentwurf ausarbeiten lassen, welcher den Ausbau der Saale oberhalb Merseburg bis hinauf nach Weißenfels für 600-t-Schiffe betraf. Nachdem jetzt durch die in Aussicht stehende Vollendung des Mittellandkanals in südlicher Linienführung hiervon auch die Saale mitbetroffen wird, ist man dem Gedanken nähergetreten einen einheitlichen Ausbau der ganzen Saale von Kreypau abwärts bis zur Mündung für 700-t-Schiffe durchzuführen. Zu diesem Zweck hat sich in Leipzig ein besonderer Ausschuß gebildet, welchem sich die Städte Merseburg, Halle und Bernburg angeschlossen haben. Im Auftrage dieses Ausschusses hat die Ingenieurfirma Havestadt & Contag den jetzt vorliegenden Vorentwurf und Kostenanschlag für den Ausbau der Saale im Anschluß an den Elster-Saale-Kanal ausgearbeitet. Als Anhalt dienten dabei die gutachtlichen Aeußerungen des Herrn Regierungs- und Geheimen Baurat Bramigk in Dessau vom 11. August 1916 und des Herrn Stadtbaurat Peters, Leipzig, vom 1. November 1916. Die Denkschrift bringt in ihrer Einleitung allgemeine Angaben über die Saale und ihre jetzigen Schiffahrtsverhältnisse, die wir bereits in unserer obenerwähnten früheren Mitteilung geschildert haben, ein Verzeichnis der vorhandenen festen Brücken, Schiffsbrücken und Fähren und geht sodann zur Beschreibung der neuen Schiffahrtstraße über. Als ein Haupthindernis für eine Großschiffahrt auf der Saale werden neben den vorhandenen vielfachen scharfen Flußkrümmungen und der zu geringen Wassertiefe die zurzeit vorhandenen Kammerschleusen mit ihren unzureichenden Abmessungen hingestellt. Eine den angestrebten Verkehrsverhältnissen entsprechende Erweiterung oder ein Umbau dieser Schleusen erscheint ausgeschlossen. Es ist daher von vornherein die neue Schiffahrtslinie an den Gefällstufen derart gewählt, daß sich die neuen Schleppzugschleusen ohne Störung der bestehenden Schiffahrt durchführen lassen. Die Torweite der neuen Schleusen ist zu 12 m und die übrigen Abmessungen sind derart gewählt, daß Raum für vier 600-t-Schiffe oder für zwei 1000-t-Schiffe von 80 m Länge zusammen mit einem Schleppdampfer vorhanden ist. Bei Bernburg verbieten die vorliegenden beschränkten örtlichen Verhältnisse derartige Abmessungen, so daß in der hier zu erbauenden Schleuse nur Raum für zwei 1000-t-Schiffe oder für ein 1000-t-Schiff und einen Schleppdampfer wird geschaffen werden können.

Die neue Schiffahrtstraße ist in drei Strecken behandelt, die obere Strecke von km 0 bis km 24, die mittlere Strecke von km 24 bis km 76,5, die untere Strecke von km 76,5 bis km 111.

Die neue Schiffahrtstraße zweigt bei Station 0 unterhalb der Eisenbahnlinie Halle—Merseburg—Leipzig ab und verläßt hier den Saalelauf, um mit einer Krümmung nach Norden abzuschwenken; hier soll auch der Elster-Saale-Kanal nach Leipzig seinen Ausgangspunkt haben. Bei km 3,70 ist die erste Schleuse angelegt, welche voraussichtlich als letzte Schleuse des Elster-Saale-Kanals und als Ausgangspunkt der neuen eigentlichen Saaleschiffahrt anzusehen sein wird. Am westlichen Ufer der zugehörigen Kanalstrecke bietet sich Gelegenheit zum Ausbau einer Lösch- und Ladestelle für die Stadt Merseburg mit Eisenbahnanschluß. Von der Schleuse abwärts folgt die neue Schiffahrtstraße im wesentlichen dem Laufe der Saale bis km 11. In km 7,5 wird der Kanal gekreuzt durch die zweigleisige Hauptbahn Halle—Merseburg, wo an Stelle der vorhandenen eine neue Brücke mit einer Oeffnung von 52 m Weite vorgesehen ist. Ebenso soll bei km 9,40 die große mit elektrischer Straßenbahn versehene Straße Halle—Merseburg mit einer neuen Brücke in einer Oeffnung von 56 m Weite überführt werden. Es folgt bei km 11,50 die zweite Schleuse. Unterhalb dieser Schleuse wird der alte Saalelauf bis zur Kreuzung der Halle—Kasseler Eisenbahn benutzt. Hier beginnen schwierige Verhältnisse und erfordern in der Hauptsache einen Umgehungskanal bis Trotha unterhalb Halle. Dieser Umgehungskanal kann gleichzeitig als Umflutkanal für größeres Hochwasser dienen und soll dementsprechend ausgebaut werden. Von ihm soll auch ein Verbindungskanal nach dem städtischen Sophienhafen in Halle geführt werden. Der Umgehungskanal erhält eine Schleuse — Nummer 3 — in der Nähe der Halle—Kasseler Eisenbahn und eine weitere — Nummer 4 — in der Nähe der Einmündung in die Hauptsaale oberhalb der Cröllwitzer Brücke. Mit diesem Eintritt der Schiffahrtslinie in die Hauptsaale endet die obere Strecke des geplanten Ausbaues der Saale. Die mittlere Strecke bezieht sich auf den 54 km langen Saaleflußlauf bis zur Einmündung des Verbindungskanals oberhalb Bernburg. Auf dieser Strecke befinden sich 3 Staustufen mit Schleusenanlagen bei Wettin, Rothenburg und Alsleben. An dieser Strecke soll nach dem Plan der Stadt Halle von km 26,5 bis km 28 eine ausgedehnte Hafenanlage geschaffen werden, für welche ein Vorentwurf zwar schon bearbeitet ist, auf deren Beschreibung aber an dieser Stelle einzugehen zu weit führen würde. An der Wippermündung oberhalb Bernburg endet die mittlere Strecke. Bis hierher muß der Ausbau der Saale im Zusammenhang mit dem Elster-Saale-Kanal und dem Mittellandkanal durchgeführt werden, wenn der Hauptzweck, d. h. die Großschiffahrtsverbindung des Gebietes der oberen Saale mit den rheinisch-westfälischen Gebieten, erreicht werden soll. Die sich anschließende „Untere Strecke" dient zur Verbesserung der Schiffahrt zwischen der Elbe (Hamburg und die Märkischen Wasserstraßen) und der oberen Saale. Ihr Ausbau steht in keinem Zusammenhang mit dem Mittellandkanal, sondern würde einen Teil der nach dem Schiffahrtsabgabengesetz auszubauenden Elbe-Wasserstraße bilden und zeitlich von dessen Inkrafttreten abhängig sein. Auf dieser unteren Strecke braucht zunächst auch keine größere Wassertiefe geschaffen zu werden als sie der Elbstrom bei niedrigem Wasser bietet. Es würde daher ein Fahrtiefe von 1,50 m genügen und eine weitere Vertiefung auf 2,0 m könnte der Zukunft vorbehalten bleiben. Der Einheitlichkeit wegen sind aber auch für diese „Untere Strecke" dieselben Abmessungen dem Ausbau zugrunde gelegt worden, wie für die mittlere und obere Strecke. Die Länge der vorbeschriebenen „Mittleren Strecke" beträgt 52,4 km, das durch die Schleuse in dieser Strecke überwundene Gefälle rund 13 m.

In der unteren Strecke ist der Saalelauf regelmäßig ausgebildet; einen schwierigen Punkt bildet hier die Durchführung der Großschiffahrt durch die Stadt Bernburg. Die Oertlichkeit gestattet hier nicht neben der jetzigen Bernburger Schleuse eine den neuen Verhältnissen gerecht werdende Schleppzugschleuse mit zugehörigem Ober- und Unterkanal anzulegen, man wird sich vielmehr auf eine zweischiffige von 85 m Kammerlänge an anderer Stelle beschränken müssen.

Die Saale unterhalb Bernburg bis km 78 bei Nienburg zeigt einen Verlauf mit schlanken Krümmungen, aber mit unzureichenden Wassertiefen, auch werden in der Sohle Felsbänke vermutet, die eine Abbaggerung erschweren würden. Es liegt daher nahe, bei Nienburg die große Schleife oberhalb der Einmündung der Bode zu durchstechen und hier eine neue Schleppzugschleuse — Nummer 9 — einzubauen.

Bei Calbe gestalten sich die örtlichen Verhältnisse für eine Durchführung der Großschiffahrt besonders schwierig. Die ursprünglich am rechten Saaleufer neben dem Wehr angelegt gewesene Schleuse ist, wie wir schon früher dargelegt haben, durch eine neue zeitgemäße Schleuse mehr landeinwärts ersetzt worden. Zwar würde es möglich sein, zwischen der alten und dieser neuen Schleuse noch Raum für eine große Schleppzugschleuse zu gewinnen, aber die Bauausführung an dieser Stelle im Hochwassergebiet würde besondere Schwierigkeiten bereiten. Auch der untere an die Schleuse anschließende Saalelauf würde bei seiner Vertiefung wegen der felsigen Sohle Schwierigkeiten verursachen, desgleichen der Umbau der bei Gripehne über die Saale führenden Eisenbahnbrücke der Hauptbahn Magdeburg—Halle—Leipzig. Um diesen verschiedenen Schwierigkeiten zu entgehen, hat man sich zu einem Durchstich landeinwärts von der jetzigen Calber Schleuse von km 95,5 bis km 98 entschlossen, welcher im übrigen bei 2,5 km Länge eine Abkürzung der neuen Schiffahrtstraße von 3 km mit sich bringt. Die neue Schleuse — Nummer 10 — welche den Mühlenstau von Calbe zu überwinden hat, erhält ihre Lage in nächster Nähe der Magdeburg—Halle—Leipziger Eisenbahn bei dem Dorfe Trabitz. In dem

weiteren Verlauf unterhalb Trabitz wird die Saale selbst benutzt, nur soll die hier vorhandene große Schleife zwischen Groß- und Klein-Rosenburg durch einen Durchstich vermieden und hier bei km 106 die letzte Schleppzugschleuse — Nummer 11 — eingelegt werden, bei welcher das Oberwasser so weit gehoben wird, als es ohne Beeinträchtigung der Stauverhältnisse an den Calber Mühlenanlagen angängig ist. Das Unterwasser dieser letzten Schleuse steht mit der Elbe in unmittelbarer Verbindung. In diesem Unterlauf muß die erforderliche Fahrtiefe durch Baggerung hergestellt und dauernd erhalten werden. Es wird aber hier sowohl wie auf der ganzen unteren Strecke keine größere Tiefe zu halten sein, als sie sich in der Elbe selbst vorfindet.

Sollte später durch Talsperren in Böhmen oder an der oberen Saale die Fahrwassertiefe der Elbe wesentlich verbessert werden, so würde die entsprechende Tiefe auch auf der Saale herzustellen sein. Sämtliche Schleusendrempel und Kammerböden sollen von vornherein auf 3,0 m unter dem niedrigsten Wasserstand angelegt werden.

Die Einmündung der Saale in die Elbe liegt so günstig, daß im Interesse der Schiffahrt hier wesentliche Aenderungen nicht notwendig erscheinen.

Die Länge der „Unteren Strecke“ von der Einmündung der Wipper oberhalb Bernburg bis zur Elbe beträgt 34,5 km, das größte Gefälle bei Niedrigwasser 11,70 m.

In dem anschließenden Abschnitt C bringt die Denkschrift Ausführungen über die Beeinflussung der Wasserführung und der Wasserkraftnutzung durch den Ausbau der Saale, worauf an dieser Stelle einzugehen zu weit führen würde.

Wir wollen deshalb zum Schlusse unserer Mitteilung noch auf den Kostenpunkt eingehen. Der Kostenveranschlagung sind Preise zugrunde gelegt, wie sie vor dem Kriege üblich waren. Wie hoch sich die Kosten der Ausführung stellen werden, entzieht sich der genaueren Berechnung, eine Preissteigerung von 30 bis 40 % wird von den Verfassern der Denkschrift als nicht „zu hoch“ bezeichnet, ich möchte sie meinerseits als nicht „hoch genug“ ansprechen.

Das Schlußergebnis der Veranschlagung ist:

	Baukostensummen
1. Obere Strecke km 0 bis km 24 . . .	14 900 000 Mark
2. Mittlere Strecke km 24 bis km 76,5 . . .	12 100 000 „
3. Untere Strecke km 76,5 bis km 111 . . .	10 500 000 „
Gesamtsumme	37 500 000 Mark

Hierbei ist eine Verzinsung des Baukapitals während der Bauzeit nicht berücksichtigt.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Die rechtliche Bedeutung der Revolution für laufende Schiffbauverträge.

(Entscheidung des Hanseatischen Oberlandesgerichtes vom 24. März 1919.)

sk. Eine Frage von allgemeinem Interesse für die Kreise der Industrie und des Handels ist es, ob vor dem 9. November 1918 geschlossene Verträge nach dem Umsturz aller Verhältnisse durch die Revolution noch zu den alten Bedingungen erfüllt werden müssen. Das Hanseatische Oberlandesgericht hat dies in einem Rechtsstreit der Hapag gegen die Schiffswerft Tecklenborg in Geestemünde verneint.

Die Hamburg-Amerika-Linie hatte bei der genannten Werft am 16. April 1914 zwei Schiffe in Auftrag gegeben. Im Juli 1915 waren sich die Parteien über eine Erhöhung der Bausumme einig geworden. Gleichwohl erklärte die Werft im Herbst 1917 ihr Unvermögen zur Fertigstellung der Dampfer, von denen der eine ein Jahr vorher vom Stapel gelaufen war. Zwischen den Kontrahenten entstand nun Streit, ob die Werft den Bau vollenden müsse und wenn nicht, wem die Schiffsrümpfe gehören sollten. Die Hapag beanspruchte diese für sich, denn sie hatte für die Neubauten bereits rund 3½ Millionen Mark angezahlt. Das Landgericht Bremen verurteilte die Werft zur Fertigstellung auf Grund des geschlossenen Vertrags, wogegen das Hanseatische Oberlandesgericht Hamburg den entgegengesetzten Standpunkt einnahm, die Rümpfe allerdings der Hapag zusprach. Aus den Gründen dürfte folgendes interessieren:

Würde es sich lediglich um die Frage handeln, welchen Einfluß der Krieg mit seinen Folgeerscheinungen auf wirtschaftlichem Gebiete auf das Vertragsverhältnis ausgeübt hat, so würde das Gericht kein Bedenken tragen, den Ausführungen des Landgerichts beizutreten. Die Sachlage hat sich aber durch die Revolution wesentlich geändert. Vor allem durch die Aenderung der Arbeitsverhältnisse und durch die Verschiebung des Einflusses, den die Arbeiter auf den gewerblichen Betrieb erlangt haben. Die eingeführten Tarifverträge bringen die wesentliche Neuerung, daß gelernte Arbeiter nicht viel mehr erhalten als ungelernte; die Abschaffung der Akkordarbeit vernichtet den Trieb, durch Fleiß mehr zu verdienen; auf Fähigkeiten und Leistungen wird in der Lohnfrage nicht mehr wie bisher Rücksicht genommen; der unbegabte und nicht eifrige Arbeiter erhält genau denselben Lohn wie der intelligenteste und fleißigste. Dabei ist die Werft in der Wahl und Anstellung ihrer Arbeiter nicht mehr frei, sondern es wird ein weitgehender Zwang ausgeübt. Eine energische Förderung der Arbeit ist somit der Werft versagt; dazu kommt, daß die Arbeiterräte sich in das Bestimmungsrecht über die Betriebsleitung eingemischt haben; die Arbeiter haben das Recht, mitten aus der Arbeit fortzulaufen, um den Arbeiterrat wegen vermeintlicher Beschwerden anzurufen. Dazu kommt ferner die Untersagung der Ueberstundenarbeit. So läßt sich eine zielbewußte Betriebsleitung überhaupt nicht mehr durchführen. Die gesamten Verhältnisse haben sich derart verändert, daß der Beklagten nicht zugemutet werden kann, die Bauten auf Grund des ursprünglichen Bauvertrages weiterzuführen. (Aktenzeichen Bf. I. 246/18.)) Dr. jur. C. Klamroth.

Abschluß von Transportaufträgen durch Fernsprecher.

So sehr der Fernsprecher zu einem unentbehrlichen Faktor in unserm Wirtschaftsleben geworden ist, so birgt doch der Fernsprechverkehr eine große Gefahr in sich. Niemand sieht den anderen am Telephon, man weiß nicht, ob man überhaupt die richtige Person vor sich hat, ob nicht ein Mißbrauch getrieben wird, man weiß nicht, ob Irrtümer unterlaufen, kurz und gut, der Geschäftsabschluß mittels Telephon ist stets ein gewagtes Ding.

Anderseits bringt die Geschwindigkeit, mit der heute viele Transportaufträge ausgeführt und darum auch entgegengenommen werden müssen, es mit sich, daß man ohne den Fernsprecher überhaupt nicht auskommen kann. Nur teilweise würde der Telegraph einen Ersatz gewähren, aber eben nur teilweise, da einmal die Kosten, sodann auch der längere Zeitverlust stets im Wege stehen, und dann auch durch den Telegrammstil und seine Kürzungen der Möglichkeit zu Irrtümern Tor und Tür geöffnet wird.

Das Bürgerliche Gesetzbuch berücksichtigt zwar in einigen Bestimmungen die moderne Technik und das moderne Verkehrswesen, überläßt es aber im großen ganzen der Rechtswissenschaft, auf die durch das Telephon und den Telegraph abgegebenen Willenserklärungen die auf den mündlichen oder den Briefverkehr zugeschnittenen Bestimmungen sinngemäß anzuwenden.

Im Bürgerlichen Gesetzbuch heißt es in den allgemeinen Bestimmungen, daß jemand, der einem anderen die Schließung eines Vertrages überträgt, an den Antrag gebunden ist, außer wenn er die Aenderung ausgeschlossen hat, daß aber der Antrag erlischt, wenn er dem Antragenden gegenüber nicht rechtzeitig angenommen wird. (§§ 145, 146 BGB.)

Ueber die Rechtzeitigkeit des Zugangs einer Willenserklärung und über die Zeitdauer, für die man an seinen Antrag gebunden ist, bestimmt der § 147:

„Der einem Anwesenden gemachte Antrag kann nur sofort angenommen werden. Das gilt auch von einem mittels Fernsprecher von Person zu Person gemachten Antrage.

Der einem Anwesenden gemachte Antrag kann nur bis zu dem Zeitpunkt angenommen werden, in welchem der Antragende den Eingang der Antwort unter regelmäßigen Umständen erwarten darf.“

Das Gesetz geht also grundsätzlich davon aus, daß ein Ferngespräch wie eine persönliche Unterredung zwischen zwei Anwesenden betrachtet werden soll. Allerdings heißt es im Gesetz, daß ein Antrag unter Anwesenden nur sofort angenommen werden kann. Was ist unter sofort zu verstehen?

Auch unter Anwesenden wird man unter sofortiger Annahme natürlich nicht eine Annahme verstehen müssen, die Schlag auf Schlag auf das Angebot erfolgt. Vielmehr muß man die fragliche Gesetzesbestimmung so auffassen, daß demjenigen, dem ein Transportangebot gemacht wird, gleichviel ob das Angebot von dem Unternehmer oder dem Interessenten ausgeht, zum mindesten eine kurze Ueberlegungsfrist gegeben ist, während welcher er sich über den Inhalt des Angebots klarwerden kann.

Das geht natürlich nicht so weit, daß ihm Zeit gelassen werden muß, die Einzelheiten über die Vorteile und Nachteile des Angebots genau zu erwägen. In solchem Falle müßte er sich eine Ueberlegungsfrist ausbedingen. Man wird daher bei einer mündlichen Offerte unter Anwesenden nur eine verhältnismäßig geringe Zeit je nach der Kompliziertheit des Antrages gewähren müssen, in einem Falle einige Minuten, in anderen Fällen vielleicht bis zu einer Stunde.

Dasselbe muß natürlich auch gelten vom Telephonverkehr, nur kommt hinzu, daß man beim Telephonverkehr nicht ständig verbunden bleibt. Erfordert das Angebot, um vollständig seinem Inhalt nach erfaßt zu werden, eine gewisse Ueberlegungsfrist, so bleibt die rechtliche Stellung zwischen den beiden Parteien unberührt, falls die telephonische Verbindung vorläufig abgebrochen wird, damit sie von seiten des Oblaten sofort, nachdem er sich über die Annahme entschieden hat, wieder hergestellt wird. Ein telephonisch Angerufener hat daher das Recht, sich nicht sofort am Telephon zu erklären, sondern nach Ablauf einer angemessenen Frist, wiederum etwa einige Minuten, in komplizierten Fällen vielleicht eine Stunde, seine Antwort zu erteilen. In diesem Falle gelten die ganze Zeit über die beiden Personen trotz der vorübergehenden telephonischen Trennung doch als

anwesend, und der Offerent ist auch diese Zeit über an sein Angebot gebunden.

Muß die Antwort des Antragsgegners auf demselben Weg erfolgen wie das Angebot?

Hierüber hat das Oberlandesgericht Stuttgart sich kürzlich zu entscheiden gehabt in einem Falle, in dem einem Sozius ein Angebot telephonisch gemacht war und dieser erklärt hatte, er wolle seinen anderen Sozius fragen und sich dann entscheiden. Die Sozii entschieden sich zur Annahme und teilten die Annahme telegraphisch, nicht also telephonisch mit; nach Eingang des Telegramms erklärte der Offerent, sich nicht für gebunden zu erachten; das Gericht gab ihm recht.

Die Entscheidung dürfte zu billigen sein. Wenn das Gesetz sagt, daß die Erklärung sofort erfolgen muß, so hat es als normalen Fall natürlich im Auge das Angebot unter Anwesenden. Wenn das Gesetz die Fernsprechverhandlungen den Verhandlungen unter Anwesenden gleich setzt, so nimmt es damit an, daß wie bei Anwesenden der mündlichen Frage die mündliche Antwort erfolgt, bei Telephonierenden auf die telephonische Frage auch eine telephonische Antwort gehört.

Hätte das Gesetz die länger währende telegraphische Antwort der telephonischen gleichsetzen wollen, so hätte es eines besonderen gesetzlichen Ausdruckes bedurft. Ohne eine solche besondere gesetzliche Bestimmung muß man dagegen annehmen, daß der telephonisch-Angefragte verpflichtet ist, seine Entscheidung auch telephonisch mitzuteilen; daß aber eine telegraphische Antwort zwar als eine sehr schleunige Antwort, vielleicht auch als eine sofort abgesandte Antwort, nicht aber als eine sofort erteilte, d. h. als eine gleichzeitig abgegebene und empfangene Antwort angesehen werden muß.

Die Bindungsfrist läuft also in dem Moment ab, in dem die telephonische Antwort hätte einlaufen können.

Erklärt der Offerent sein mangelndes Einverständnis mit der verspätet eingegangenen Annahme der Offerte nicht, so kann durch sein Schweigen das Recht auf Ablehnung erlöschen, denn die verspätete Annahme einer Offerte gilt als neuer Antrag (§ 150 BGB.), und der diesem Angebot zugrunde liegende Vertrag kann durch Annahme zustandekommen, ohne daß die Annahme dem Antragenden gegenüber erklärt zu werden braucht, wenn nämlich eine solche Erklärung nach der Verkehrssitte nicht zu erwarten ist. (§ 151 BGB.)

So liegt es in einem derartigen Falle. Wer ein telephonisches Angebot telegraphisch annimmt, muß damit rechnen, daß der Antragsgegner mit dieser telegraphischen Annahme einverstanden ist, auch wenn die Unverzüglichkeit der Erklärung um eine geringe Zeitspanne nicht gewährt ist. Er braucht nun eine nochmalige Erklärung des Offerenten nicht zu erwarten. Er kann annehmen, daß durch die verspätete Annahme der Offerte der Vertrag zwar nicht zustandegekommen sei, daß er aber diese unwirksame Annahme seiner Offerte selbst wieder als Offerte ansehen und annehmen wolle, und nur bei mangelndem Einverständnis auf eine ausdrückliche Erklärung zu rechnen habe, und es würde also in einem solchen Falle durch Schweigen der Vertrag nachträglich zustandekommen. Rechtsanwalt Dr. Ernst Eckstein (Berlin).

Die Unterlassung der Anmeldung von Schiffspersonal zur Krankenkasse.

Man findet allgemein die Ansicht verbreitet, daß eine Krankenversicherung abhängig ist von der rechtzeitigen Anmeldung des versicherungspflichtigen Schiffspersonals zur Krankenkasse. Diese Meinung beruht aber auf Irrtum.

Unterläßt es ein Reeder, einen versicherungspflichtigen Schiffer oder Transportarbeiter bei der Krankenkasse anzumelden, so hat das mit der Versicherungspflicht selbst gar nichts zu tun. Nach §§ 182, 306 RVO. beginnt die Mitgliedschaft Versicherungspflichtiger mit dem Tage des Eintritts in die versicherungspflichte Beschäftigung, also unabhängig davon, ob eine Anmeldung erfolgt ist. Der Versicherte kann daher, sobald er erkrankt, unmittelbar die satzungmäßigen Leistungen von der Krankenkasse fordern, und die Krankenkasse kann höchstens den Arbeitgeber in Strafe nehmen, weil er die vorschriftsmäßige Anmeldung des Versicherungspflichtigen nicht bewirkt hat.

Dieser Irrtum kann zu weitgehenden Folgerungen führen. Der Versicherungspflichtige glaubt, keinen Anspruch gegen die Krankenkasse zu haben, er wendet sich ohne weiteres im Falle der Erkrankung an einen privaten Arzt, hat hohe Kosten zu verauslagen und glaubt, nachher diese Kosten von dem Reeder auf Grund der Unterlassung der Anmeldung zur Krankenkasse wieder einfordern zu können. Aber durchaus mit Unrecht. Ein Schadenanspruch ist nicht gegeben, denn der Schaden ist nur auf die Rechtsunkenntnis des Versicherten zurückzuführen, daher nicht eine unmittelbare Folge der Verletzung der Pflichten des Reeders zur Anmeldung des Versicherten zur Krankenkasse.

Es hat also der Arbeitnehmer in solchen Fällen allein den Schaden zu tragen und nach verbreiteter, allerdings nicht zweifelloser Anschauung kann er auch nicht einmal die Krankenkasse in Höhe der von der Kasse ersparten Leistungen aus ungerechtfertigter Bereicherung in Anspruch nehmen, weil eine Vermögensverschiebung, wie sie Voraussetzung eines Ersatzanspruches auf Grund ungerechtfertigter Bereicherung ist, aus seinem Vermögen in das Vermögen der Krankenkasse nicht vorliegt.

Eine zweite wichtige Frage ist die Verrechnung der Krankenkassenanteile im Falle der Unterlassung der rechtzeitigen Anmeldung.

Nach § 394 RVO. dürfen Arbeitgeber die Beitragsteile des Versicherungspflichtigen nur durch Abzüge vom Barlohn oder Bargehalt wieder einziehen. Dieses Recht ist im § 395 RVO. noch weiter beschränkt. Es heißt dort: Sind Abzüge für eine Lohnzeit unterblieben, so dürfen sie nur bei der Lohnzahlung für die nächste Lohnzeit nachgeholt werden. Sind also zweimal Gehalt oder Lohn gezahlt worden, so besteht keine Möglichkeit für den Arbeitgeber, die von ihm nachträglich gezahlten Krankenkassenbeiträge von dem Arbeitnehmer wieder einzuziehen. Das Gesetz sagt ausdrücklich: Die Einziehung darf „nur“ im Wege des Abzuges vom Barlohn oder Bargehalt erfolgen, und da diese Vorschrift sogenanntes zwingendes Recht enthält, ist jede andere Vereinbarung der Einziehung unzulässig. Der Arbeitnehmer ist nicht verpflichtet, dem Arbeitgeber etwa in bar die auf ihn entfallenden Beitragsanteile zu erstatten.

Die Folge der Unterlassung der rechtzeitigen Krankenkassenanmeldung ist also, daß der Arbeitgeber die sämtlichen Beiträge nachzahlen und sie ausschließlich aus eigenen Mitteln entrichten muß.

Nun kommt es gelegentlich vor, daß die rechtzeitige Anmeldung nicht aus Nachlässigkeit, sondern aus gerechtfertigtem Irrtum oder aus sonstigen Gründen unverschuldet unterbleibt. In diesem Falle wäre es ungerechtfertigt, sollte der Arbeitgeber die vollen Krankenkassenbeiträge aus eigener Tasche bezahlen müssen. Darum hebt der § 395 RVO. für solche Fälle ausdrücklich die Beschränkung eines Lohn- oder Gehaltsabzuges nur für die laufende Woche oder die nächste Lohnzeit auf und läßt, wenn die Beiträge ohne Verschulden des Arbeitgebers verspätet entrichtet worden sind, den natürlichen Abzug der Beitragsanteile vom Lohn oder Gehalt in vollem Umfange zu.

Rechtsanwalt Dr. jur. Eckstein (Berlin).

Die Haftung für Fahrlässigkeit des Schiffseigners bei Beschränkung der Haftung für Verschulden der Mannschaft.

Von Rechtsanwalt Dr. Ernst Eckstein (Berlin).

Die Freizeichnung von der Haftung für einfache Fahrlässigkeit der Mannschaft, die sich in vielen Transportverträgen findet, enthält eine Zweideutigkeit, die leicht bedenkliche Folgen haben kann.

Der Schiffseigner haftet für das Verschulden der Schiffsleute schlechthin, allerdings unter beschränkter Haftung. Da diese Pflicht, fremdes Verschulden zu vertreten, für den Schiffseigner zu großen Härten führt, so hat sich eine vertragliche Beschränkung der Haftung nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit oder ein vollständiger Ausschluß der Haftung vielfach eingebürgert.

Werden derartige Verträge, die die Beschränkung der Haftung des Schiffseigners zum Gegenstand haben, in der Weise geschlossen, daß diejenigen Fälle hervorgehoben werden, in denen eine Haftung den gesetzlichen Bestimmungen entgegen nicht eintreten soll, so ist die Rechtslage klar. Alles, was nicht vertraglich ausgeschlossen ist, bleibt bestehen.

Wird beispielsweise vertraglich vereinbart: der Schiffseigner haftet nicht für denjenigen Schaden, der auf Fahrlässigkeit der Mannschaft zurückzuführen ist, so würde er zu haften haben für solche Schäden, die er selbst fahrlässig oder vorsätzlich, oder die die Schiffsleute vorsätzlich verursacht haben.

Wird aber die Haftungsbeschränkung in der Weise vereinbart daß hervorgehoben wird, wofür der Schiffseigner haften will, so ist es sehr zweifelhaft, wie diejenigen Haftungsfälle geregelt sein sollen, die die Parteien bei ihrer vertraglichen Vereinbarung nicht im Auge gehabt haben.

Wird vertraglich vereinbart: die Haftung des Schiffseigners beschränkt sich auf denjenigen Schaden, der von den Schiffsleuten vorsätzlich verursacht wird, so ist es zweifellos, daß für fahrlässige Schadenszufügung durch die Mannschaft nicht gehaftet werden soll.

Wie ist es aber mit der Haftung für eigene Fahrlässigkeit?

Möglich ist es, daß die Parteien haben vereinbaren wollen: für vorsätzliche Schadenszufügungen durch die Mannschaft wird gehaftet, für jeden anderen Schaden aber nicht. Ebensogut ist es aber möglich, daß die Parteien dabei im Auge haben: von den verschiedenen Haftungsfällen soll die Haftung für die Mannschaft beschränkt werden auf die besonders hervorgehobenen Fälle, während alle übrigen Haftungen unberührt bleiben.

Die Grundsätze der Vertragsauslegung würden in diesem Falle zugunsten des Schiffseigners sprechen. Wenn jemand in seinem eigenen Interesse sich etwas ausbedingt, so ist im Zweifel anzunehmen, daß er die Vereinbarung so gemeint hat, und daß der Vertragsgegner die Willenserklärung so hat verstehen müssen, wie sie den Interessen des Schiffseigners am meisten entspricht.

Aber dem stehen die besonderen Verhältnisse des Transportvertrages entgegen.

Daß jemand für eigenes Verschulden zu haften hat, ist natürlich; und daß jemand die Haftung für eigene Fahrlässigkeit ausschließt, kommt, wenigstens bei Vertragsverhältnissen, äußerst

selten vor, weil auch nur selten ein Gläubiger sich auf eine derartige Beschränkung der Haftung des Schuldners einläßt.

Demgegenüber bedeutet die Haftung für fremdes Verschulden immer eine Härte für den Haftpflichtigen. Daß diese Haftung ausgeschlossen wird, ist durchaus nichts Unnatürliches und ist bei gewissen Rechtsverhältnissen sogar zur Regel geworden.

Hält man die Verschiedenheit für Ausschluß der Haftung für eigene Fahrlässigkeit und für fremde Fahrlässigkeit einander gegenüber, so kann man aus der Beschränkung der Haftung für fremdes Verschulden auf bestimmte Haftungsfälle nicht schließen, daß die gesetzliche Haftung für eigenes Verschulden gleichzeitig mit hat ausgeschlossen werden sollen.

Das Reichsgericht hatte sich kürzlich mit dieser Frage zu beschäftigen gehabt. Ein Reeder hatte die Klausel vereinbart, daß die Haftung für die Schiffsmannschaft auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt werden soll. Das Schiff wurde nach Angabe des Vertreters des Reeders, eines Filialleiters, unsachgemäß beladen. Das Schiff erlitt selbst einen Schaden, und die Ladung wurde mit beschädigt. Der Schaden war zugleich auf den schlechten Zustand des Schiffes zurückzuführen.

Nun handelte es sich darum, ob der Reeder mit seinem ganzen oder nur dem Schiffsvermögen dafür haftete. Das Oberlandesgericht hielt die Haftung für eine Fahrlässigkeit des Reeders und seines Vertreters (§ 278 BGB.) für ausgeschlossen und wies die Klage auf persönliche Haftung zurück. Das Reichsgericht stellte sich auf den gegenteiligen Standpunkt und gab der Klage unbeschränkt statt. (I. 259/10, „Leipziger Zeitschrift für Handelsrecht“, Bd. 6, S. 240.)

Wenngleich die Rechtsfrage zweifelhaft ist, dürfte doch der Standpunkt des Reichsgerichts als der richtigere anzuerkennen sein.

Die Transportunternehmer sollten daher besonderes Gewicht darauf legen, daß bei etwaigen Freizeichnungsklauseln die Haftungsfälle und der Ausschluß der Haftung hervorgehoben werden, daß zu Rechtsstreitigkeiten kein Anlaß ist.

Kleine Mitteilungen

Handelsgebräuche im Speditionswesen. Es ist bekannt, daß seit mehreren Jahren die Berufsorganisationen der Spediteure größerer Städte die Haftpflicht ihrer Mitglieder herabgesetzt haben, und zwar in der Mehrzahl der Fälle auf 120 M für 100 kg. In dem Rechtsstreite einer Weingroßhandlung gegen einen Leipziger Spediteur hat nun die Handelskammer zu Leipzig neuerdings folgendes Gutachten über die Schadenersatzpflicht des Spediteurs abgegeben:

„Es ist Handelsgebrauch im Leipziger Speditionsgewerbe, daß der Spediteur bei eintretendem Schaden dem Auftraggeber höchstens 1,20 M für das Kilogramm ersetzt, falls der Spediteur für den Schaden verantwortlich ist.“

Aus dieser Beschränkung der Haftung ergibt sich natürlich für die Verkehrsbeteiligten in erhöhtem Maße die Notwendigkeit der Transportversicherung. Inwieweit sie dieselbe durch den Spediteur vornehmen lassen wollen, steht in ihrem Belieben. Ueber die Auftragserteilung zur Versicherung aber ist folgendes neue Gutachten der Handelskammer zu Berlin ergangen:

„Nach den Handelsgebräuchen im Verkehr mit den Spediteuren Groß-Berlins schließt der Auftrag zur Besorgung einer Güterversendung nicht ohne weiteres einen Auftrag zur Transportversicherung ein. Hingegen ist die Angabe des Wertes einer Sendung als Auftrag zum Abschluß einer Transportversicherung anzusehen, wenn sich nicht aus den Umständen unzweifelhaft ergibt, daß die Wertangabe nur für Zoll- oder statistische Zwecke erfolgt ist. Der Vermerk auf dem Duplikatfrachtbrief „Versichert gegen Wasser, Feuer und Diebstahl mit XZ“ berechtigt zu dem Schluß, daß die Sendung schon vom Absender versichert ist, jedenfalls enthält er unzweifelhaft für den Spediteur keinen Auftrag zur Versicherung, falls nicht etwa zwischen Spediteur und Auftraggeber anderweite Vereinbarungen getroffen waren (23 694/19).“

Es entsteht weiter die Frage über die Form der Versicherung durch den Spediteur. Auch hierzu liegt ein neues Gutachten der Handelskammer zu Berlin wie folgt vor:

„Ein allgemeiner Handelsbrauch, nach welchem die Spediteure, die die Versicherung der ihnen übertragenen Transporte übernehmen, nie selbst versichern, kann nicht festgestellt werden. Die Versicherung erfolgt zwar in der Regel durch Pauschalpolice, bisweilen werden aber auch Einzelversicherungen vorgenommen. Bei Pauschalversicherungsverträgen hat der Spediteur grundsätzlich nur die Pflicht, die vorkommenden Sendungen ordnungsmäßig in seine Geschäftsbücher einzutragen. Ein besonderes Versicherungsjournal wird im allgemeinen nur geführt für die Fälle, wo es sich um besonders wertvolle Güter handelt, oder um Versicherungsabschlüsse, für die die Aufnahme in das Versicherungsjournal besonders vorgeschrieben ist, z. B. bei Seeversicherungen. Hat der Spediteur dagegen nur eine „laufende oder Generalversicherung“ gedeckt, so muß er alle in seinem Geschäft vorkommende versicherte Sendungen in ein Versicherungsjournal eintragen, damit diese zu den vereinbarten Bedingungen als versichert gelten (5392/19).“

Eine neue Wärmeisoliermasse.

Im Laboratorium der Firma Ottmar Reich (Lindenberg i. Algäu) wurde durch Herrn Dipl.-Ing. Chemiker Hugo Weiß ein patentiertes Verfahren zur Aufbereitung von Stroh, Schilf und anderen ähnlichen Stoffen ausgearbeitet, das ein Produkt liefert, welches seiner Eigenschaften wegen sich neben anderen Verwendungsmöglichkeiten ganz besonders zu Wärmeisolierungen eignet.

Da im Aufbereitungsprozeß speziell darauf geachtet wird, eine Zerstörung der Halme beim Herauslösen der Inkrustien tunlichst zu vermeiden, geben die aufbereiteten Produkte nach erfolgtem Abgautschen im nassen Zustande ein dichtes Gefüge, welches sehr stark angereichert ist mit äußerst kleinen Lufträumen. Durch Abgautschen lassen sich alsdann die aufbereiteten Halme ohne jegliches Bindemittel zu haltbaren Formgebilden von sehr niedrigem Raumgewicht zusammenpressen, ihr spezifisches Gewicht beträgt nur 0,132.

Platten aus solchem Material wurden kürzlich im Laboratorium für technische Physik der Technischen Hochschule München untersucht. Die Prüfung ergab bei einem Raumgewicht von 132 kg/cbm:

bei 30° C die Wärmeleitzahl 0,05 bezogen auf $\frac{\text{K cal}}{\text{m st. }^0\text{C}}$
„ 60° C „ „ 0,06 „ „ „
„ 90° C „ „ 0,07 „ „ „
„ 105° C „ „ 0,075 „ „ „

mit anderen Worten:

Durch einen Würfel von der Seitenlänge 1 m aus dem untersuchten Material geht in einer Stunde bei 1° Temperaturdifferenz zweier Gegenseiten eine Wärmemenge hindurch, die imstande ist, 1 l Wasser von Zimmertemperatur um 0,05 bzw. 0,06, 0,07, 0,075 zu erwärmen, wenn die anderen Würfelseiten vor Wärmeverlusten geschützt sind.

Die den Werten 0,05, 0,06 usw. zugeordneten Temperaturen stellen den Mittelwert zu den Temperaturen an der Oberfläche der warmen und kalten Seiten des Körpers dar.

Als schlechter Wärmeleiter steht die Masse somit zahlenmäßig ungefähr im gleichen Range wie Kork. Ihr Gewicht ist aber noch erheblich geringer. Ein Vergleich des spezifischen Gewichtes 0,132 mit demjenigen anderer bekannter Isolatoren zeigt dies deutlich:

Kork	0,24	spez. Gewicht
Asbest	0,91—2,44	„ „
Zellulose	1,58	„ „
Pflanzenfasern	1,51	„ „

Die Fasermasse kann somit außerdem überall mit Vorteil da verwendet werden, wo neben ihrer Eigenschaft als schlechter Wärmeleiter, gleichzeitig ihre Leichtigkeit von erheblichem Werte ist, d. h. wenn bei geringem Querschnitt gleichzeitig auf gute Isolierfähigkeit gesehen werden muß oder wenn bei großem Querschnitt geringes Gewicht verlangt wird.

Statt abgegautscht kann natürlich die Masse in trockenem Zustande, in Fasern zerteilt, durch lose Schüttung in die zu isolierenden Räume eingefüllt werden. Ihr spezifisches Gewicht bei loser Schüttung ohne Anwendung von Druck beträgt 0,039, bei Anwendung entsprechender Drücke beim Schütten zur Verringerung schädlicher Lufträume 0,08 bis 0,10.

Neben den bereits erwähnten Varianten, die Masse in abgegautschtem Zustande in Formen gepreßt oder durch lose Schüttung anzuwenden, ergibt sich infolge der langfaserigen Struktur des Fasergutes die Möglichkeit der innigen Mischung der nassen Masse mit anderen, bereits bekannten Isolationsmaterialien. Die Fasern schließen diese beigemischten Füllstoffe in sich ein und bilden, ohne hierbei Beimischungen irgendwelcher Klebstoffe od. dgl. zu bedürfen, dennoch haltbare Körper.

Der Verwendung der Fasermasse eröffnen sich somit große Gebiete der Wärmeisolationstechnik.

Neben Umhüllungen von Dampfleitungen seien beispielsweise nur die Auskleidungen von Flaschen für warme Getränke, für Kantinentransportgefäße, Kochkisten usw. erwähnt. Im Preise wird die Masse die bisher aus dem Auslande bezogenen Wärmeisoliermaterialien geringen Gewichtes, wie Kork, Baumwolle, Seide, Wolle, Kokosfaser, Asbest usw., aus diesem Verwendungsgebiet verdrängen und, falls das spezifische Gewicht ausschlaggebend ist, werden die bedeutend schwereren übrigen bekannten Isoliermittel ihr den Vorrang lassen müssen. W.

Vorschläge für die Aenderung des Bergschlußscheines der Oderreedereien.

Der Frachtenausschuß der Oder-Kriegsschiffahrtsgesellschaft, der paritätisch zusammengesetzt ist aus Vertretern der Reedereien und aus Vertretern des Schifferbetriebsverbandes für die Oder, wird sich in Bälde mit der Aenderung der bisher im Oder-

verkehr üblichen Schlußscheine, speziell des Bergschlußscheines, befassen. Seit vielen Jahren sind in der Oderschiffahrt bei allen Reedereien und Spediteuren gleichlautende Bergschlußscheine üblich, in welchen der Schiffer auf eine ganze Reihe von Rechten, die ihm auf Grund des Bürgerlichen Gesetzbuches, des Handesgesetzbuches und des Binnenschiffahrtsgesetzes zustehen, Verzicht leistet. Kommt es zum Prozeß, so muß der Richter nach dem nackten Inhalt des Schlußscheines entscheiden, und diese Entscheidung muß in der Regel zuungunsten des Schiffers ausfallen.

Ueber die Reformbedürftigkeit dieses Formulars ist man sich in Schiffahrtskreisen durchaus einig. Die Großreedereien haben im Schiffahrtsverein zu Breslau, in dem diese Angelegenheit zur Sprache kam, ihre prinzipielle Zustimmung zur Aenderung dieser alten Bestimmungen erklärt. Auseinander gehen allerdings die Ansichten, ob der gegenwärtige Zeitpunkt dazu geeignet wäre und ob man nicht die Rückkehr geordneter Verhältnisse abzuwarten habe. Bis dahin werde jede Firma die Bestimmungen aufs loyalste auslegen.

Die gegenwärtigen sozialen und politischen Verhältnisse stehen jedoch einer Aenderung des Bergschlußscheines nicht entgegen, in dem rein rechtliche Fragen geregelt werden, wie die Haftung des Reeders für Beschädigung oder Haftung des Schiffers für Mindergewicht nicht vorgewogener Ladungen, Wegfall der Schleppverpflichtung des Reeders bei gewissen Wasserständen — obwohl jetzt Kleinwasserzuschläge eingeführt sind — und anderes mehr. Der Vorsitzende des Frachtenausschusses hat daher von verschiedenen Seiten nunmehr Vorschläge zur Aenderung eingeholt. Von seiten der Kleinschiffahrt wurde durch ihre Vertretung, den Schifferbetriebsverband für die Oder, die nachstehenden Grundsätze aufgestellt, nach denen die Aenderungen des Bergschlußscheines zu erfolgen haben.

Zunächst haftet der Schiffer nur für das Gewicht der Ladung, wenn und soweit es ihm vorgewogen worden ist.

Der Schiffer ist im Schlußschein regelmäßig als Frachtführer bezeichnet, er stellt die Ladescheine aus. Das alleinige Recht der Reederei, Forderungen und Nebenansprüche gegen Befrachter und Empfänger geltend zu machen, ist daher ungerechtfertigt. — Das gleiche gilt für den Ausschluß des Pfand- und Retentionsrechts an der Ladung.

Wird auf Anordnung der Reederei oder deren Vertretung an mehreren Ladestellen bzw. nachts geladen, so gelten für die Mehrleistung die orstüblichen Sätze.

Die Bestimmung, daß in dem Frachtlohn die Vergütung für das vom Schiffer zu bewirkende Ein- und Ausladen, für alle Arbeits- und sonstigen Löhne vom Beginn des Einladens bis zur beendeten Ausladung, für Schuten-, Prahm-, Bugsier- und Revisionskosten, Kanal- und Schleusengelder, überhaupt für alle Ausgaben auf der Reise, einbegriffen sei, ist in dieser Form heute veraltet.

Revisionsbedürftig ist die Bestimmung des Umfanges, in welchem der Schiffer den Anordnungen des Schleppführers Folge zu leisten hat, ferner die Bestimmung über Hilfsgewährung bei Einnahme von Kohlen, desgleichen bei Entlöschung sowie Ableichterung von Ladung aus den anderen im Schleppzug befindlichen Kähnen.

Die Bestimmung über Leistung von Kuppelzeug bedarf der Aenderung.

Zu beseitigen ist die Bestimmung, nach der die Reederei nur dann für Schadenersatz haftet, wenn dem Kahne durch den Schleppdampfer infolge i h r e s eigenen Verschuldens Schaden zugefügt wird. Vielmehr muß die Reederei auch für Verschulden ihrer Angestellten gemäß § 278 BGB. haften. Der Schaden, den der Schiffer geltend machen kann, bezieht sich auch auf entgangenen Gewinn, Nutzungsverlust und Zeitversäumnis.

Die den Reedereien zur Verfügung stehenden Fahrzeiten nach Breslau, Kosel usw., sind unangemessen lang. Die bisher geltende Entschädigung von 9 M für den Tag über die Dauer der Reisezeit hinaus, ist zu gering. Als Unterbrechung der Reise kann „Winter“ nicht gelten; insbesondere hat die Bestimmung wegzufallen, daß die Bewachung der Ladung bei Unterbrechung unentgeltlich erfolge.

Für die Löschzeit haben die gesetzlichen Bestimmungen zu gelten. Bei Ueberschreitung steht dem Schiffer aber ein höherer Betrag als 9 M bzw. 15 M pro Tag zu. Das gleiche gilt bei Ueberschreiten der Beladungsfrist.

Nach Einführung der wasserstandsgemäßen Beladung ist die Bestimmung, daß die Verpflichtung zur Weiterbeförderung bei Pegelstand Bürgerwerder Minus I aufhört, überflüssig. Zum mindesten müßte der Pöpelwitzer Pegel angewandt werden und die Verpflichtung der Reederei zur Weiterbeförderung erst bei erheblich geringem Wasserstande entfallen. Bei Zuwiderhandlungen des Schiffers gegen den Vertrag ist es gerechtfertigt, daß er Schadenersatz zu leisten hat, dagegen hat die Konventionalstrafe wegzufallen.

Wenn nach dem Schlußschein Breslau ausschließlicher Gerichtsstand sein soll, was durchaus anzuerkennen ist, so kann es nicht im Ermessen der Reederei liegen, die Austragung an einem anderen Gerichte zu verlangen.

Forderungen des Schiffers an die Reederei können ohne Zustimmung derselben übertragen oder abgetreten werden.

Bei gegenseitigem Entgegenkommen beider Teile wird es gelingen, im Frachtenausschuß eine Einigung zu erzielen, die den Interessen der Reedereien und Spediteure wie der Schiffer gerecht wird und wie sie auch in anderen Fragen bereits zum Besten des Oderverkehrs erfolgt ist. Dr. Schneider.

Schifferversammlung in Kosel.

Der Schifferbetriebsverband für die Oder hielt am Montag, den 21. Juli, unter Leitung des stellvertretenden Vorsitzenden, Diakon Barthold, im Saale des Hafenhotels in Kosel-Hafen eine von zirka 200 Schiffseignern besuchte Versammlung ab, in welcher Rechnungsrat J a k o b (Berlin) über Untersuchung und Vermessung der Binnenschiffahrzeuge einen Vortrag hielt. Ausgehend von den viel zu vielen, oft einander widersprechenden Polizeiverordnungen auf den Stromgebieten von Rhein, Weser, Elbe, die z. B. für die Elbe allein einen Band von 700 Seiten ausmachen, bewies der Vortragende, daß hier einheitliche Bestimmungen für alle Stromgebiete dringend erforderlich seien, was auch in den Parlamenten durchaus anerkannt worden sei. Kein Schiffer sei imstande, diese Bestimmungen im Kopf zu haben und erhalte oft genug erst dann von ihnen Kenntnis, wenn er wegen ihrer Uebertretung vor Gericht steht. Oft genug stünden sie auch nur auf dem Papier, wie z. B. die, daß das Schiff beim Ausweichen eine blaue Flagge führen solle. Hier müsse aller überflüssige Ballast ausgeschaltet werden, klare Worte der Bestimmungen würden es dann verhüten, daß Richter und Sachverständige zu ganz verschiedener Auslegung derselben gelangten. Unter Hinzuziehung praktischer Schiffer müßten einheitliche Bestimmungen, einheitliche Signale für alle Stromgebiete geschaffen werden, eine Aufgabe, welche die Schiffahrtsgruppe nunmehr durchführen wolle. In einem Anhang würden dann alle Vorschriften, wie z. B. der Befähigungsnachweis, Transport bestimmter Güter, wie Petroleum usw., unterzubringen sein.

Uebergehend zu den Untersuchungen stellte der Vortragende fest, daß das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz vom 15. Juni 1895 dem Schiffsführer nur die Verpflichtung auferlegt, vor Antritt einer Reise darauf zu sehen, daß das Schiff sich in fahrtüchtigem Zustande befindet und demgemäß eingerichtet ist. Hinzu treten die für mehrere Stromgebiete geforderten a m t l i c h e n U n t e r s u c h u n g e n für Rhein, Elbe und Weser, und zwar für den Rhein vor Antritt der ersten Fahrt, dann nur nach wesentlichen Veränderungen, für die Weser alle drei Jahre. Schiffe, die den dabei gestellten Anforderungen genügen, erhalten ihr Schiffspatent als Ausweis für die amtlichen Aufsichtsorgane. Sie können nicht genügen für Versicherungen, weil die Untersuchungen nicht alljährlich wiederholt werden.

P r i v a t e U n t e r s u c h u n g e n sind somit unerläßlich. Diese durch die vereinigten Versicherungsgesellschaften mit Hilfe von Untersuchungskommissionen eingerichteten Untersuchungen finden alljährlich statt. Die Schiffer erhalten daraufhin Revisionsattest und Klasse.

Hinzu treten die amtlichen Schiffsvermessungen und Eichungen zur Feststellung der Tragfähigkeit. Ihr Ergebnis ist erforderlich für die Abgabenerhebung usw.

Nach eingehenden Mitteilungen über die dabei geübte Handhabung auf den einzelnen Stromgebieten forderte der Vortragende, daß auf allen Wasserstraßen gründliche behördliche Untersuchungen der Schiffe eingeführt werden, die alle übrigen Untersuchungen und Vermessungen umfassen; sie müßten unter Hinzuziehung fahrender Schiffer alljährlich stattfinden. Würden die Bestimmungen so gefaßt, so würde große Zeitversäumnis vermieden und Geldkosten gespart. Die Schiffahrtsgruppe halte darum die Ausarbeitung von einheitlichen Schiffsuntersuchungs- und Vermessungsordnungen für dringend nötig und es sei der Zweck dieser Versammlung, hierbei die Schiffahrttreibenden zu hören. Reicher Beifall belohnte die klaren Ausführungen.

In der Diskussion, an der sich die Schiffseigner Hahn (Nienburg), Helbig (Züchen), Scharne (Fürstenberg), Koch (Margareth), Barthold und andere beteiligten, war man mit den Ausführungen des Vortragenden durchaus einverstanden. Es wurde hervorgehoben, daß bei den privaten Untersuchungen mancherlei Mißstände sich eingeschlichen hätten, oft würden Gesellschaftskähne dabei bevorzugt, Steuerleute, die sich durch Meldungen über ihr nicht in Ordnung befindliches Fahrzeug mißliebig machten, entlassen. Käme doch etwas vor, dann müsse der Wellenschlag herhalten. Amtliche Untersuchungen unter Hinzuziehung von Schiffern seien sehr wünschenswert. Auch die einheitlichen Polizeiverordnungen wurden begrüßt. Sie seien von den Bauämtern erlassen, die meistens gar keine Ahnung von praktischer Schiffahrt hätten; die Strombeamten müßten selbst eine gewisse Zeit fahren und darüber geprüft werden, dann würden sie oft nicht so unsinnige Forderungen stellen.

Ebenso müsse ein einheitlicher Befähigungsnachweis gefordert werden. Die Lehrlinge würden sich anders um die Schiffahrt kümmern, wenn sie wüßten, daß sie nach drei Jahren geprüft werden, dann kämen auch die Dienstbücher in Ordnung. Ein Lehrling auf acht Tage Kündigung sei Unsinn.

Sehr wichtig sei auch, daß den durch den Krieg geschädigten Fahrzeugen durchgreifend geholfen werde. Was bis jetzt geschah, war verfehlt. Die von den Schiffern zu leistende Vermögensabgabe sollte diesen geschädigten Kollegen zugute kommen.

Rechnungsrat Jakob stellte in Aussicht, daß auf diesem Gebiete den Fahrzeugen, die stilleliegen oder bald liegen würden, ebenso wie den Besitzern ganz abgebrochener Kähne in Bälde besser als bisher aus Staatsmitteln geholfen würde.

Nachdem dann noch Helbig (Züchen) zur Einigkeit und Geschlossenheit ermahnt hatte, wie sie nun endlich durch die Betriebsverbände geschaffen sei, schloß um 9 Uhr die sehr angeregte Versammlung. Dr. Schneider.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt ist seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. Heft 15) als Mitglied neu beigetreten:

Schmidt, Reinhart, Briefumschlagfabrik, Elberfeld.

Aus verwandten Vereinen

Der **Schlesische Provinzial-Verein für Fluß- und Kanal-Schiffahrt** hielt am 27. Mai in Breslau seine Hauptversammlung und Ausschußsitzung ab.

Wir entnehmen dem Bericht folgendes:

Zu Punkt 1 der Hauptversammlung: Amtsniederlegung des Vorsitzenden bringt der Vorsitzende einen Brief des Herrn Reichsministers Gothein, des bisherigen Vorsitzenden des Vereins, zur Verlesung.

Der Vorsitzende bemerkt dazu folgendes:

Die Nachricht kommt uns zwar nicht überraschend, berührt uns aber darum nicht weniger schmerzlich. Ist doch die Tätigkeit unseres Vereins in den letzten Jahrzehnten von der Person unseres Vorsitzenden nicht zu trennen und ohne sein Wirken undenkbar. Den Zielen, die sich unser Verein gestellt hat, hat er sein Interesse und seine Liebe in ganz besonderem Maße gewidmet, und er hat stets seine ganzen Kräfte in ihren Dienst gestellt. Im Vertrauen auf seine reichen Erfahrungen und seine unermüdliche Arbeitskraft hat sich unser Verein stets seiner Führung überlassen; für alle Erfolge, die er erzielt, für alle Anregungen, die von ihm ausgegangen sind, bleiben wir ihm dauernd verpflichtet. Sein Ausscheiden wird in unserem Kreise eine schwer ausfüllbare Lücke hinterlasssen.

Herrn Minister Gothein bei seinem Ausscheiden für alle seine treue Arbeit unseren Dank auszusprechen, ist uns ein Herzensbedürfnis. Mit unserem Dank verbinden wir die Bitte, unseren Bestrebungen auch künftig sein Interesse zu bewahren und von seinem hohen Amte aus Förderung angedeihen zu lassen. Zum sichtbaren Ausdruck unseres Dankes und zugleich der engen Beziehungen, die uns hoffentlich auch in Zukunft mit Herrn Gothein verbinden werden, schlage ich vor, ihm die höchste Ehrung anzutragen, die wir zu vergeben haben, und ihn zum Ehrenmitgliede zu ernennen. Ich bitte Sie um Aeußerung hierzu. Ich ersehe Ihre Zustimmung hierzu und stelle die Wahl des Herrn Gothein zum Ehrenmitgliede fest.

Punkt 2: Rechnungslegung für 1918:

Herr Möser hat die Rechnung und die Kasse geprüft, alles in Ordnung befunden und Entlastung beantragt.

Punkt 3: Aenderung der Satzung.

Dr. Freymark: Im vorigen Sommer ist ein Ausschuß zur Durchberatung der Satzung eingesetzt worden. Dieser hat folgende Aenderungen empfohlen: 1. Erhöhung der Zahl der Vorstandsmitglieder über fünf hinaus, 2. Aenderung des Namens des Vereins in „Oder-Verein“ (Schlesischer Provinzial-Verein für Fluß- und Kanal-Schiffahrt), um eine kurze Bezeichnung zu haben. Die erste Aenderung ist bereits in der Hauptversammlung beschlossen worden; die zweite ist weniger wichtig und kann bis auf bessere Zeiten zurückgestellt werden.

Direktor Rischnowski: Ich stelle Ihr Einverständnis mit dem Vorschlage fest.

Punkt 4: Wahl des Ausschusses.

Der Ausschuß wird in der bisherigen Zusammensetzung wiedergewählt und folgende Herren neugewählt: Geheimrat Schulte, Geschäftsführer des städtischen Verkehrsamtes Hallama, Direktor Dr. Eichberg.

Auf der Tagesordnung der Ausschußsitzung standen

1. Verschiedene Mitteilungen.
2. Stellungnahme zu den Friedensbedingungen:

Der Vorsitzende berichtet über Verhandlungen über die die Schiffahrt berührenden Friedensbedingungen, an den er teilgenommen habe. In Rücksicht auf den vertraulichen Charakter müsse von einer näheren Veröffentlichung abgesehen werden. Das Wesentliche der Vorschläge sei in folgender Eingabe des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft Stettin, die im Anschluß an die Berliner Verhandlungen abgelassen wurde, enthalten:

„Der von der Entente vorgelegte Entwurf eines Friedensvertrages enthält neben vielen anderen ebenso unannehmbaren Forderungen die Bestimmung, daß die Oder und die Elbe einschließlich ihrer Nebenflüsse und Kanäle durch internationale Kommissionen verwaltet werden sollen.

Die für die Oder vorgesehene internationale Kommission soll aus sieben Personen bestehen, und zwar aus je einem Vertreter Polens, des tschecho-slowakischen Staates, Großbritanniens, Frankreichs, Dänemarks und Schwedens und einem Vertreter Preußens, des Staates, dessen Gebiet die schiffbare Oder allein durchströmt, und der allein die gesamten Regulierungs- und Unterhaltungskosten zu tragen hat.

Diese internationale Kommission soll das Recht haben, den Umfang ihrer Zuständigkeit selbst zu bestimmen, insbesondere was die Ausführung der Arbeiten zur Erhaltung und Verbesserung der Wasserstraßen anbelangt.

Der Entwurf zum Friedensvertrage enthält ferner Bestimmungen, welche die Erhebung von Abgaben, die Zollbehandlung und die Zollabfertigung auf den Wasserstraßen unter die Kontrolle unserer heutigen Feinde stellt. Der Entwurf sieht vor, daß dem tschecho-slowakischen Staate in Stettin ein Freizone auf 99 Jahre zu einem durch eine Kommission festzusetzenden Preise überlassen werden soll, deren Mehrheit aus Vertretern feindlicher Staaten zu bestehen hat.

Endlich fordert die Entente die Abgabe eines Teiles der Flußschiffe und Schlepper sowie anderen Materials jeder Art zur Ausnutzung der deutschen Flüsse. Das gesamte zu übergebende Schiffsmaterial soll aus der Zahl der in den allerletzten Jahren gebauten Schiffe, und zwar zu keinem höheren als zu dem Anschaffungspreise erfolgen, der auf die von Deutschland zu zahlende Entschädigung angerechnet werden soll.

Jede einzelne dieser ungeheuerlichen Forderungen würde in ihrer Ausführung die Aufhebung des deutschen Rechtes im eigenen Hause bedeuten.

Sie würden bedeuten, daß die Verbindungen der deutschen Hafenstädte mit dem Meer und mit ihrem Hinterlande dauernd unter die Aufsicht der Entente gebracht werden. Sie würden der Entente und den von ihr gestützten Staaten das Recht geben, die deutschen Flüsse und Wasserstraßen ungehindert und vorzugsweise zu benutzen, während sie anderseits jegliche Gegenseitigkeit ausschließen insofern, als den deutschen Schiffen die regelmäßige Beförderung von Gütern und Passagieren zwischen Häfen der alliierten und assoziierten Mächte nur mit deren besonderen Ermächtigung gestattet sein soll.

Durch die Festsetzung der oben erwähnten internationalen Kommission würde Preußen das Recht verlieren, seine Strom- und Hafenanlagen, seine Verbindung mit dem Meere und mit dem Hinterlande in der Weise zu erhalten und zu gestalten, wie es seinen Lebensinteressen entspricht. Die internationale Kommission würde für unsere Feinde eine Handhabe bedeuten, den sich über Stettin als dem wichtigsten deutschen Ostseehafen vollziehenden Ein- und Ausfuhrverkehr dem deutschen Handel zu entziehen und in die Hand von Angehörigen des feindlichen Auslandes zu bringen.

In keiner Richtung ist bisher im Verkehr auf der Oder irgendein Unterschied in bezug auf die Behandlung und Beförderung der Waren oder Schiffe nach der Herkunft oder der Nationalität der Eigentümer gemacht worden, und kein fremdes Land hat in dieser Beziehung jemals eine Klage zu führen gehabt. In dem Stettiner Hafen und insbesondere im Stettiner Freibezirk, dessen Grenzen lediglich zollamtlich bewacht werden, haben die Schiffe und Waren aller Nationen ohne Unterschied volle Freiheit der Bewegung ohne Behinderung durch Zollkontrollen genossen. Es hat den Angehörigen aller Nationen die Benutzung der Anlagen unseres Freibezirkes ebenso wie unseres gesamten übrigen Hafens für ihre Schiffe und Waren unter denselben Bedingungen freigestanden wie den deutschen Staatsangehörigen. Wenn daher dem tschecho-slowakischen Staate ein besonderes Gelände in unserem Hafen zur freien Verfügung gestellt werden soll, so kann eine solche Forderung nur den Zweck und die Folge haben, in Stettin den deutschen Handelsstand und die deutsche Oderschiffahrt von der Vermittlung des Verkehrs mit den Gebieten des polnischen und des tschecho-slowakischen Staates auszuschließen.

Ebenso würde die Abgabe des wertvollsten Teiles unseres Binnenschiffahrtsmaterials, das offenbar gleichfalls dem polnischen und dem tschecho-slowakischen Staate zugedacht ist, eine Lahmlegung unserer eigenen Oderschiffahrt bedeuten. Neben den schweren finanziellen Folgen, die eine solche Maßnahme mit sich bringen würde, wäre durch sie die Vernichtung des gesamten deutschen Oderverkehrs und des auf ihm beruhenden wirtschaftlichen Lebens blühender deutscher Landesteile und der gesamten preußischen Oderhäfen bedingt.

Alle die von uns bezeichneten Forderungen der Entente bedingen neben der vollkommenen Wehrlosmachung und dauernden Knechtschaft Deutschlands im eigenen Hause die Ausschließung und Erdrosselung des deutschen Handels und Verkehrs in den deutschen Hafenstädten. Damit würde der Wiederaufbau unserer Wirtschaft unmöglich gemacht und auch die erste Seehandelsstadt Preußens, Stettin, dem Ruin entgegengeführt werden.

In voller Würdigung der Lage, in der sich unser Vaterland befindet, und in voller Kenntnis der Gefahren, die ihm drohen, können wir doch nur wiederholen, was wir in unserer Erklärung vom 14. Mai betont haben: den schmachvollen und vernichtenden Forderungen unserer Feinde muß ein entschiedenes Nein entgegengesetzt werden, komme was da wolle.

Wir bitten die Reichsregierung dringend, sich mit aller Entschiedenheit auf diesen Standpunkt zu stellen."

Die Versammlung erklärt nach eingehender Erörterung ihr Einverständnis hiermit.

3. Führung des Mittelland-Kanals.

Direktor Graetz erstattet folgenden Bericht:

Die diesjährige Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt fand am 9. April in der Handelskammer Berlin statt. Bei dieser Gelegenheit hielt Herr Geh. Baurat Professor de Thierry erneut einen Vortrag über den Mittellandkanal, für den er sich als Thema gewählt hatte: „Die definitive Linienführung des Mittellandkanals". Nachdem Herr Geheimrat de Thierry schon mehrmals, zuletzt im vorigen Jahr im Zentral-Verein, über den Mittellandkanal gesprochen, ist es von Interesse, zu erfahren, welche Umstände ihm erneut in diesem Jahre die Veranlassung hierzu waren und insbesondere zu dem Thema: Die definitive Linienführung des Mittellandkanals. Um den Herren dies verständlich zu machen, gestatte ich mir, etwas zurückzugreifen.

Das Projekt des Mittellandkanals ist, wie den Herren ja bekannt sein wird, ein sehr altes. Nach Angabe des Reichsamtes für die Wirtschaftliche Demobilmachung liegen die Anfänge sogar über 300 Jahre zurück. Denn es ist bereits aus dem 16. Jahrhundert ein Wasserstraßenprojekt zur Verbindung von Weser und Elbe bekannt geworden. Jedoch erst der neuesten Zeit war es vorbehalten, den Plan der Verwirklichung näherzubringen. Die große preußische Kanalvorlage vom Jahre 1901 sah den Bau des Mittellandkanals vom Rhein bis zur Elbe vor, wurde jedoch durch die Mehrheit des Abgeordnetenhauses zum Scheitern gebracht. Die Vorlage von 1904 brachte dann den Kanal nur bis Hannover und wurde in dieser Form am 1. April 1905 Gesetz. In den Jahren von 1905 bis 1914 wurde dann der Bau des bewilligten Kanalstückes in Angriff genommen, allmählich fertiggestellt und streckenweise in Betrieb genommen; der Rhein-Herne-Kanal mit Ausgang des Jahres 1913, der Ems-Weser-Kanal und die letzte Strecke von Minden bis Hannover-Linden bzw. Misburg bei Hannover kurz vor Ausbruch des Weltkrieges. Diejenigen von den Herren, die damals im Juni 1914 an der hochinteressanten und herrlichen Reise des Zentral-Vereins nach Minden, Bremen, Bremerhafen und Helgoland teilgenommen haben, werden sich der Prachtbauten des Ems-Weser-Hannover-Kanals, insonderheit der mustergültigen Schleusenanlagen bei Minden und der Ueberführung des Kanals in einer langen Brücke über die Weser und das Wesertal, ebenfalls bei Minden, entsinnen. Also der sogenannte Mittellandkanal war bereits von Duisburg a. Rh. bis Misburg, hartöstlich Hannover, fertig, als der Weltkrieg ausbrach. Es fehlt das Verbindungsstück von Hannover zur Elbe. Die Entfernung von Duisburg bis Münster beträgt rund 100 km, von Münster bis Misburg 209 und die Luftlinie Misburg bis zur Elbe etwa 130 km. Um dieses letzte Stück wird nun fast 5 Jahre gekämpft, und zwar wird nicht etwa der Bau dieses Schlußstückes des Mittellandkanals an sich von den Kanalgegnern bekämpft, sondern es sind heute die Kanalfreunde, aus deren Reihen die Schwierigkeiten erwachsen, Schwierigkeiten, die nicht den Kanal an sich treffen, sondern die Art und Weise, das Planum dieser Durchführung. Auch für die Herren des Schlesischen Provinzialvereins dürfte es von Interesse sein, über die verschiedenen Planungen unterrichtet zu werden, um sich selbst ein Urteil darüber zu bilden, welche Linie im allgemeinen und im besonderen von uns Schlesiern angestrebt werden muß. Ich gehe bei meinen nachfolgenden Betrachtungen immer von der Voraussetzung aus, die, so Gott will, in Erfüllung gehen wird, daß Oberschlesien deutsch bleibt.

Für das Schlußstück des Mittellandkanals Hannover—Elbe liegen naturgemäß auch zahlreiche Projekte vor, soviel ich weiß etwa 8 bis 10, von denen anscheinend nur 3 in die engere Wahl und Begutachtung für die Regierung gezogen worden sind, nämlich die Nordlinie, die Mittellinie und die Südlinie. Aus dieser rohen Kartenskizze können die Herren den Verlauf dieser drei Linien erkennen. Die Nordlinie ist die kürzeste, die Mittellinie etwa 143 km und die Südlinie bis Salbke a. d. Elbe 152 km lang. Führt man diese fort bis zum Ihle-Kanal, so ergibt sich eine Länge von 172 km. Bis zum heutigen Tage hat die Regierung sich noch nicht für eine bestimmte Linie entschieden; denn von dem Minister der öffentlichen Arbeiten bzw. Exzellenz Peters ist vor einiger Zeit der Handelskammer Hannover die Mitteilung geworden, „daß die Untersuchungen über die zweckmäßigste Linienführung noch nicht abgeschlossen sind. Sobald dies der Fall sein sollte, wird den Beteiligten Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Auffassung und Wünsche gegeben werden". Ich möchte dies hier ganz besonders unterstreichen mit Rücksicht auf meine späteren Ausführungen, den Plan des Herrn Best (Ottok) betreffend. Jedenfalls steht fest, daß auch seitens der Regierung die unbedingte schleunigste Fortführung des Mittellandkanals anerkannt worden ist, und ich gehe wohl nicht fehl in der Annahme, daß gerade der unglückliche Weltkrieg bahnbrechend gewirkt hat; denn welche Vorteile wir bei schon Vorhandensein des geschlossenen Mittellandkanals während der Dauer des Krieges, insbesondere in den letzten Jahren, als unsere Eisenbahn anfing zu versagen, gehabt hätten, brauche ich wohl nicht näher auszuführen. Seitens der Regierung ist bereits vor einigen Monaten mit dem Bau der Strecke Misburg bei Hannover bis Peine begonnen worden, wenn ich recht annehme, wohl lediglich zum Zwecke der Beschäftigung von Arbeitslosen, weniger als Beweis, daß seitens der Regierung der sogenannte Nordkanal aus ihren weiteren Betrachtungen ausgeschieden und nur noch der Mittel- oder Südkanal zur Entscheidung stehe, denn das Stück Hannover—Peine kann auch als Stichkanal eines etwaigen Nordkanals angesehen werden. Für den Mittel- oder Südkanal ist dieses Stück gleich. Ich frage mich nun: Welche Erwägungen hat die Regierung bei der Entscheidung auf die Frage, ob Nord-, Mittel- oder Südkanal, anzustellen?

Zum Wiederaufbau unseres Wirtschaftslebens ist der Bau des Kanals eine wesentliche Voraussetzung. Unser Wirtschaftsleben kann nur wieder erstarken, wenn wir wieder im Welthandel konkurrenzfähig sind, und dieses ist wiederum nur möglich, wenn einmal die erforderlichen Rohstoffe, wie Eisen, Kali, Holz, Steine und nicht zuletzt Kohlen, auf dem kürzesten, schnellsten und billigsten Wege überall dorthin verfrachtet werden können, wo sie verarbeitet werden sollen, und wenn wir zweitens die Erzeugnisse unserer Industrie, Halb- und Fertigfabrikate, wiederum auf dem kürzesten und billigsten Wege dorthin schaffen können, von wo sie in den Weltverkehr und damit in den Welthandel eintreten können. Ein billiger Transport oder billige Frachten können aber nur erreicht werden, neben einer intensiven Ausnutzung der Fahrzeuge, durch Fahren, nicht durch Herumstehen zum Laden oder Löschen von wenigen Tonnen an allen möglichen Orten, mit anderen Worten: viel Tonnen, aber wenig Tonnen-Kilometer machen ein Verkehrunternehmen unwirtschaftlich; Zinsen bringt nur das zurückgelegte Tonnen-Kilometer. Also nur eine solche Linienführung des Kanals wird die größten volkswirtschaftlichen Vorteile bringen, die lange Strecken durchlaufen kann (Durchgangsverkehr) und die gesamten deutschen Verkehrsinteressen im Auge hat, und nicht lokale Interessen, mögen sie sonst noch so gut und berechtigt sein. Möglichst gerade Linienführung vom Westen nach Osten, Schaffung auf das vollkommenste eingerichteter Hafenanlagen an den großen Verkehrszentren, Anlage von Zweig- oder Stichkanälen nach den Nebengebieten und eine vernünftige Eisenbahntarifpolitik nach diesen Verkehrszentren, das sind die Vorbedingungen für die Wirtschaftlichkeit eines Kanals, der dem gesamten deutschen Interesse dienen soll. Diesen Gesichtspunkt hat in hervorragender Weise Herr Dr. Teubert in der Denkschrift von Havestadt & Contag 1915 vertreten, in der er zu dem Schluß kommt, daß nur die Nord- oder Mittellinie für den Bau des Verbindungsstückes Hannover—Elbe des Mittellandkanals in Frage komme. Gegen diese Ausführungen hat nun in jüngster Zeit eine Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals Stellung genommen in einer Denkschrift, die durch das zusammengetragene umfangreiche Material im Verein mit einer meist vorbildlichen Art der Darstellung, mit ihren beigefügten schönen Karten nicht nur stets ein lesenswertes Werk bilden wird, sondern gerade wegen der literarischen Vorzüge in der Lage ist, in ganz erheblicher Weise für die Südlinie Anhänger zu schaffen. Da sie aber bei wirklich kritischer Beleuchtung durch Fachleute und Sachverständige gerade das Gegenteil von dem beweist, was sie wollte, nämlich den Vorzug der Südlinie gegen die Mittellinie, hat es Herr Geheimrat de Thierry für erforderlich gehalten, im Interesse der hochwichtigen Sache diese Denkschrift doch etwas genauer unter die Lupe zu nehmen, und daher seine erneuten Ausführungen am 9. April im Zentral-Verein in Berlin.

Die eben erwähnte Denkschrift besteht aus zwei Teilen, dem technischen und dem wirtschaftlichen. Ersterer ist ziemlich kurz abgefaßt, letzterer um so ausführlicher. Herr Geheimrat de Thierry bezweifelt, ob es richtig war, den kanaltechnischen Gesichtspunkten eine nur nebensächliche Bedeutung beizumessen, denn die Baufähigkeit des Kanals ist doch schließlich die Hauptsache. Unüberwindliche technische Schwierigkeiten könnten auch durch die größten wirtschaftlichen Vorteile nicht beseitigt werden. Ich sagte vorhin bereits, daß die Länge der Südlinie mit ihrer Fortsetzung über die Elbe hinweg bis zum Ihlekanal 172 km beträgt. Abgesehen von dieser um rund 30 km längeren Baustrecke im Vergleich zur Mittellinie sind ganz erheblich größere Höhenunterschiede zu überwinden. Der fertige Kanal bis Misburg liegt auf einer Höhe über N. N. von 49,85, also rund 50 N. N. Die geplante Nordlinie sollte auf 65 und die Mittellinie auf 56,6 N. N. steigen, um dann wieder zum Ihlekanal auf 34,86 herabzusinken. Hierzu waren vorgesehen drei Schleusen. Die Südlinie dagegen muß Höhenunterschiede bis auf 83 m über N. N. überwinden und von dieser Höhe auch wieder zur Elbe bzw. zum Ihlekanal herabsteigen. Für die Ueberwindung dieses Höhenunterschiedes waren sieben bis acht Schleusen vorgesehen. Die eigentliche Südlinie sollte bei Salbke in die Elbe direkt einmünden. Erst die zahlreichen gegen dieses Projekt vorgebrachten Einwände, in erster Linie wegen der Ausnutzung der Tauchtiefe im Verkehr vom Westen nach dem Osten bzw. umgekehrt, mit Rücksicht auf den unsicheren Wasserstand der Elbe, brachten zu dem Entschluß, den Kanal über die Elbe fort an Magdeburg vorbei an den Ihlekanal heranzuführen. Hiergegen nehmen nun wieder mit Recht die Handelskammer und Stadt Magdeburg Stellung, denn Magdeburg wie Braunschweig sind die natürlichen Verkehrszentren für die Zukunft.

Der Kostenanschlag für die Südlinie ist selbstverständlich auch erheblich höher wie für die Mittellinie. Soweit sich die Kosten heute überhaupt voraussehen lassen, sind diese bei der Südlinie auf 196 000 000 M gegen 167 000 000 M bei der Mittellinie geschätzt, doch kann der Kostenunterschied für die Entscheidung der Linienführung nicht maßgabend sein, denn auf ein paar

Millionen kommt es schließlich nicht an, wenn die Wirtschaftlichkeit des betreffenden teureren Unternehmens dafür um so größer ist. Der Hauptpunkt in der technischen Bewertung der Südlinie liegt aber nach Herrn Geheimrat de Thierry in der Wasserversorgung des Kanals. Die Berechnungen sind von ihm genau geprüft, näher darauf hier einzugehen, dürfte zu weit gehen. Es soll nur erwähnt werden, daß die tatsächlich nachgewiesene Wassermenge noch nicht 40% der erforderlichen Menge beträgt. Hierzu kommt, daß in erster Linie das für den Kanalbetrieb erforderliche Wasser aus den im Bodegebiet im Harz in Aussicht genommenen Talsperren entnommen werden soll. Durch den Bau dieser Talsperren bei Rothehütte, bei Wendefurth und an der Prinzensicht oberhalb Thale werden Naturschönheiten von so großem Werte vernichtet, daß hoffentlich, sollte der Bau der Südlinie beschlossen werden, die Ausführung dieser Talsperren fallen gelassen wird. In welcher Weise aber dann das nötige Wasser beschafft werden soll, steht ganz dahin. Erwähnen möchte ich hierbei noch, daß in Aussicht genommen war die Einleitung der Bode in Wasserspiegelhöhe des Kanals. Es ist ein alter Grundsatz, die unmittelbare Einleitung eines Flusses in einen Kanal zu vermeiden, weil die Sinkstoffe, die ein Fluß, namentlich bei Hochwasser, führt, sich im Kanal ablagern und dauernd Baggerarbeiten erfordern. Ich möchte auch dieses hier besonders erwähnen mit Rücksicht auf meine späteren Ausführungen bezüglich des Projekts Best. Fehlt somit nach der Errechnung des Geheimrats de Thierry für den Kanal das nötige Wasser, so dürfte schon aus diesem Grunde der Bau nicht in Frage kommen. Soweit die Besprechung der Denkschrift vom technischen Standpunkte aus.

Wie bereits vorher gesagt, wird der größte Teil der Denkschrift eingenommen durch die wirtschaftlichen Ermittlungen, und es muß zugegeben werden, daß ihr eine durchaus genügende, um nicht zu sagen sehr gute wirtschaftliche Begründung für die Fortführung des Mittellandkanals, allerdings in einer einseitigen Beschränkung auf die Südlinie, gelungen ist. Das war aber nicht der Zweck der Denkschrift, das war bereits durch Dr. Teubert im Jahre 1915 erwiesen. Ihre Aufgabe konnte nur sein, die Ueberlegenheit der Südlinie gegenüber den anderen Linien festzustellen, und das ist ihr nicht gelungen; im Gegenteil kann man behaupten, daß keinerlei Ueberlegenheit der Südlinie gegenüber der Mittellinie erwiesen ist. Insbesondere muß auffallen, daß das Gebiet der Südlinie aus naheliegenden Gründen doch recht umfangreich gesteckt worden ist; ich möchte nur erwähnen, daß z. B. Leipzig mit hineingerechnet worden ist. Es sind ferner gänzlich außer Betracht gelassen die von der Mittellinie in Aussicht genommenen Stichkanäle nach Bernburg, Egeln und Halberstadt. Berücksichtigt man diesen Punkt und unterstellt weiter die Hoffnung, daß die Eisenbahntarifpolitik in der Zukunft mehr dem allgemein-volkswirtschaftlichen Interesse Rechnung tragen und in der Schiffahrt nicht wie bisher die schwerste Konkurrentin sehen wird, d. h. daß nach den einzelnen Erzeuger- und Absatzgebieten, nach den Hauptverkehrszentren, nach den Hauptumschlagplätzen Ausnahmetarife geschaffen werden, insonderheit für Gebiete wie z. B. der Harz, die auch bei der Südlinie unter allen Umständen Eisenbahnvorfrachten nötig haben, dann wird man der Ansicht in vollem Umfange zustimmen müssen, daß die Vorteile, die nach der Denkschrift nur in dem Bau der Südlinie liegen, auch durch den Bau der Mittellinie erreicht werden. Ich möchte hier nur kurz für die Verschickung von Rohstoffen folgendes anführen:

K a l i u. a. S a l z e: Das Hauptgebiet ist Staßfurt. Dieses liegt aber ebenso günstig für die Süd- wie die Mittellinie; denn die Transporte müßten entweder auf der für die Zukunft geplanten Nord-Süd-Linie (Hamburg, Lübeck bis Leipzig) heranbefördert werden oder hätten eine Eisenbahnvorfracht.

K u p f e r: Aus dem Harz, Klaustal bzw. Mansfeld. Das Vorhergesagte trifft auch hierfür zu.

C h e m i s c h e P r o d u k t e: Hier kommen in erster Linie die Werke bei Braunschweig und Halle in Frage. Braunschweig würde unter allen Umständen einen Stichkanal von der Mittellinie bekommen, bzw. ebenso wie Halle an der zukünftigen Nord-Süd-Linie liegen.

F o r s t e r z e u g n i s s e: In erster Linie aus dem Harz. Das Vorhergesagte für Eisenbahnfrachten trifft auch hierfür zu.

Es ist dann in der Denkschrift ein Kapitel besonders der militärischen Bedeutung gewidmet. Hierauf heute noch näher einzugehen, dürfte sich erübrigen, denn aller Wahrscheinlichkeit nach hat dieser Punkt für ein halbes oder gar für ein ganzes Jahrhundert seine Bedeutung verloren. Ich möchte aber gerade an Stelle der besprochenen Kriegsinteressen das für unsere nächste Zukunft viel wichtigere Friedensinteresse anführen, nämlich die Förderung und Steigerung der Lebensmittelerzeugung unseres Landes. Die Erzeugungsfähigkeit von Gebieten wie z. B. der Magdeburger Börde ist so groß, daß sie durch den Kanal nicht noch mehr gehoben werden kann; wohl aber liegt hart nördlich der projektierten Linienführung des Mittellandkanals die Lüneburger Heide, deren Erzeugungfähigkeit durch den Bau der Mittellinie außerordentlich gesteigert werden könnte. Nicht nur die verbilligte Zufuhr von Düngemitteln, sondern auch die verbilligte Abfuhr billiger landwirtschaftlicher Produkte, wie z. B. der Kartoffeln u. a., werden hier eine große Rolle spielen. Nicht die Hochhaltung der Dividenden der Zuckerfabriken usw. ist das Ziel, sondern die Steigerung der uns selbst zuwachsenden Nahrungsmittel für das schwer leidende deutsche Volk. Wenn nach allem der Bau der Südlinie wohl für die lokalen Interessen von enormen Vorteil sein würde, so ist durch die Denkschrift doch nicht erwiesen, daß für die gesamten deutschen Interessen die Südlinie irgendeinen Vorteil gegen die Mittellinie bietet, und berechnet man weiter die technischen Schwierigkeiten, um nicht zu sagen die technische Unmöglichkeit, so ist unter allen Umständen dem Bau der Mittellinie der Vorzug zu geben.

An diesen Vortrag des Herrn Geheimrats de Thierry in Berlin schloß sich dann eine sehr lebhafte Diskussion, in der nicht nur die Anhänger der Südlinie nochmals auf das energischste für den Bau ihrer Linie eintraten, sondern auch Vertreter von Hamburg, Lübeck usw. bedauerten, daß anscheinend die Nordlinie von der Regierung fallengelassen sei, und daß sie dann wenigstens das Recht für sich in Anspruch nehmen, daß die Mittellinie gebaut würde.

Von allergrößtem Interesse waren meiner Ansicht nach aber die Ausführungen des Herrn Best aus Ottok, nicht nur, weil wir in ihm einen Schlesier begrüßen konnten, sondern vor allem, weil meiner Ansicht nach sein Vorschlag durchaus beachtenswert für die Regierung vor ihrer Entscheidung ist. Herr Best hat nämlich durch jahrelanges Studium eine Fortführung des Mittellandkanals von Misburg nach der Elbe ausgearbeitet, die zwar an Länge der Südlinie nur um wenige Kilometer nachsteht, aber den nicht zu unterschätzenden großen Vorteil hat, daß der Kanal gänzlich schleusenlos ist. Auf der Karte hier habe ich den Verlauf des Kanals, wie ihn Herr Best sich denkt, eingezeichnet. Er bleibt von Misburg bis zur Elbe auf rund 50 m über N. N., hat nur verhältnismäßig geringe Geländeschwierigkeiten zu überwinden, wird von Rogätz auf einer 1000 m langen Brücke über die Elbe geführt und steigt dann in einer Schachtschleuse von 15 m Gefälle zum Ihlekanal hinab. Wenn ich meine Ansicht sagen darf, so hat der Kanal vielleicht etwas viel Brücken über die zahlreichen kleinen Flüßchen hinweg, und ob diese Bauten den Kanal gegen den Voranschlag des Herrn Best von 120 000 000 M nicht doch wesentlich verteuern werden, möchte ich dahingestellt sein lassen. Ferner wird zur Speisung des Kanals mehrfach der direkte Zufluß vorhandener Gewässer benutzt. Mit Rücksicht auf die vorhin von mir vorgetragenen Bedenken (des Herrn Geheimrats de Thierry) bezüglich der Sinkstoffe möchte ich auch hier gewisse Bedenken nicht zurückhalten. Immerhin ist der Kanal dadurch, daß er schleusenlos ist, zweifellos die schnellste und wirtschaftlichste Verbindung zwischen Elbe und Hannover, und nicht nur das: durch den Bau des Bestschen Kanals würden wir eine schleusenlose Strecke von der Elbe bzw. vom Ihlekanal bis Münster erhalten, d. h. rund 377 km, ein Fall, der auf der ganzen Erde nicht wieder vorkommt. Der vorhin schon von mir erwähnte Nord-Süd-Kanal würde bei Wielsche westlich Gifhorn in den Bestschen Kanal einmünden. Es könnte ferner durch eine Verbindung mit Celle, welches wiederum durch Regulierung der Aller in direkter Verbindung über Verden mit Bremen steht, ein neuer direkter Weg von Bremen, unserem zweitwichtigsten Seehafen, nach den märkischen Gewässern bzw. nach dem Nord-Süd-Kanal, also mit Sachsen, geschaffen werden. Selbstverständlich hat Herr Best auch einen Stichkanal nach Braunschweig vorgesehen und ebenso wie die Nord- und Mittellinie einen Stichkanal nach Magdeburg, so daß diese beiden Hauptverkehrszentren der Zukunft unmittelbar Anschluß an den großen Durchgangsverkehr von Osten nach Westen erhalten würden. Der bereits im Bau befindliche Teil des Kanals Misburg—Peine bzw. der für die allernächste Zeit in Aussicht genommene Stichkanal nach Hildesheim könnten ruhig ausgeführt werden und bestehen bleiben als Stichkanal des Bestschen Projekts. Die Vertreter von Hamburg und Lübeck, die, wie ich schon vorhin ausgeführt habe, sehr bedauern, das die Nordlinie anscheinend von der Regierung fallengelassen sei, bringen naturgemäß dem Bestschen Projekt größte Sympathie entgegen, und anscheinend ist der Plan des Herrn Best auch schon weiteren Kreisen und der Regierung bekanntgeworden; denn wie eine Einladung des Zentral-Vereins ergibt, wird er heute über acht Tage sein Projekt nochmals ausführlich im Großen Ausschuß des Zentral-Vereins vortragen. Auch der Oberpräsident von Hannover hat sich bereits Unterlagen von ihm geben lassen.

Die Diskussion endete schließlich nach hartem Kampf mit Annahme folgender Entschließung:

„Ohne der Entscheidung über die endgültige Linienführung im einzelnen vorzugreifen, erklärt der Zentral-Verein, daß nach sorgfältiger Abwägung aller Gesichtspunkte und Interessen bei der Entscheidung über die Mittel- oder Südlinie, der Mittellinie der Vorzug zu geben sei."

Zwischen dieser Resolution und dem heutigen Tage liegt die Bekanntgabe der unsagbar harten und grausamen Friedensbedingungen unserer Feinde. Noch wissen wir nicht, ob uns Verhandlungen zugebilligt werden und wenn ja, ob es unseren Delegierten möglich sein wird, die Bedingungen so weit zurückzuschrauben, daß unser Wirtschaftsleben nicht als vernichtet anzusehen ist und unsere Finanzwirtschaft auch nur bescheidene Mittel zur Verbesserung unseres Wirtschaftslebens flüssig machen kann. Sollte dies der Fall sein, so wird zu den vornehmsten Aufgaben unserer Regierung gehören, das verkehrswirtschaftlich so bedeutungsvolle Werk des Mittellandkanals sobald als irgend möglich seiner Vollendung entgegenzuführen.

Geheimrat S c h u l t e: Da ich zu den Beamten gehöre, welche mit der westlichen Fortsetzung des Mittellandkanals ihre Erfahrungen gemacht haben, so seien mir einige Bemerkungen zum

Vortrage gestattet. Zuerst möchte ich darauf hinweisen: Wenn ein Kanal nicht mit absoluter Sicherheit sein Speisewasser hat, so ist ohne weiteres klar, daß er gegenüber anderen Kanallinien, bei denen das der Fall ist, zurückstehen muß. Es ist ja gerade der Vorzug der Kanäle, daß man in ihnen weit besser den gleichen Wasserstand halten kann als in den Flüssen, bei denen das mit großen Kosten verknüpft ist. Diesen Vorzug darf man unter keinen Umständen aufgeben. Vielleicht könnte man sagen: Man kann ja im Notfalle Wasser hineinpumpen. Das würde in einem Kriegsfalle von geradezu verhängnisvoller Bedeutung sein, wenn man für die Pumpen auf Kohlen angewiesen ist.

Wenn für die Südlinie das Speisewasser nicht in ausreichender Weise beschafft werden kann, so muß sie eben wegbleiben. Ob kleine Flüsse in ihrer Mündung in den Kanal so gefährlich sind, das ist verschieden zu beantworten. Wenn es z. B. die Glatzer Neiße wäre, so müßte man ganz besondere Vorkehrungen treffen, um überhaupt den Verkehr aufrechterhalten zu können. Wenn allerdings der Ottmachauer Staudamm angelegt sein wird, der allen groben Niederschlag auffangen wird, dann würde es auch damit gehen, sofern die Biele nicht zu viel Sinkstoffe mitführt. In bezug auf Mitführung der Geschiebe sind die Flüsse der Ebene nicht so schlimm. Wenn es sich darum handelt, bloß einen Sandfang einzurichten, so kann das ja ohne zu große Kosten gemacht werden. Die Frage, ob man Flüsse horizontal einführen kann, ist nicht von so großer Bedeutung. Das haben wir am Dortmund-Ems-Kanal gesehen. Wenn man die Länge der Kanallinie allein unbedingt als ausschlaggebend hinstellt, so sind dabei doch noch einige Punkte zu berücksichtigen. Der Kanal Münster—Herne, der 67 km lang ist, endet an der Landstraße. Wenn ein schwerer Sturm im Anzuge ist, sitzt man in Münster und beobachtet Aneroid-Barometer und denkt: Wird der Sturm aufhören oder nicht? Dann muß man Befehle geben, die Sicherheitstore zu schließen usw. Bei schweren Stürmen stellt sich ein starkes Gefälle ein, das bis 1 cm auf 1 km beträgt, also bei 67 km Länge 67 cm Wasserstandsunterschied. Das beseitigt man teilweise, indem man das mittlere Tor schließt, dann wird der Unterschied auf 30 cm herabgedrückt. Die Unzuträglichkeiten, die sich daraus ergeben, werden bei Minden zurzeit sehr empfunden. Man wünscht eine durchgehende Linie zu haben. Aber das ist nicht der einzige Punkt, der beachtet werden muß. Wenn Herr Best mit der Erfahrung eines Mannes, der viele Kanäle gebaut hat, sein Projekt erwägen würde, so würde er noch auf viele Nebenmomente kommen. Er wird z. B. den Grundwasserstand beachten müssen, der der Landschaft zuträglich ist. Wenn man diese Nebenumstände nicht genügend beachtet, so kann es leicht passieren, daß die Landschaft geradezu austrocknet. Das ist ebenso bedauerlich, als wenn ein Uebermaß von Wasser sich geltend macht. Dagegen kann man nun Anlagen schaffen, die allerdings teuer sind, aber doch ihren Zweck erfüllen. Gegen die Austrocknung ist aber nichts zu machen. In Hannover haben wir ein Gebiet, wo bei einem tiefen Kanaleinschnitt auf einige Kilometer Länge nichts mehr wachsen wollte als Wald. Die Südlinie wird wohl ausscheiden müssen, ganz abgesehen vom wirtschaftlichen Standpunkte, wenn man den Kanal nicht genügend speisen kann. Vom Standpunkt der Oderinteressenten wäre es zu wünschen, wenn wir einen Donau-Elbe-Kanal bekommen würden. Für die hohen Interessen scheint mir die mittlere Führung am vorteilhaftesten zu sein, doch ist die Wahl der Linie nicht von besonderer Bedeutung für den Oderinteressenten.

Direktor Rischkowski: Zunächst sind wir Herrn Direktor Graetz dankbar für seinen Vortrag, den ich bereits im Schiffahrtsverein entsprechend gewürdigt habe. Auch Herrn Geheimrat Schulte sind wir für seine lichtvollen Ausführungen dankbar. Wir sehen mit einem nassen und mit einem heiteren Auge auf die Sache hin; vor allem bleibt abzuwarten, ob wir Oberschlesien behalten, wie denn auch im Vordergrunde unseres Interesses die Herstellung des Donau-Oder-Kanals steht; dabei ist es gleich, ob er bei Wien oder bei Theben mündet. Die Hauptsache ist, daß wir eine Verbindung mit Südosteuropa bekommen, mit Rumänien, Serbien usw., von wo wir Nahrungsmittel beziehen können, und wohin wir unsere Produkte schicken können. Geht uns aber Oberschlesien verloren, dann ist freilich alles anders. Wir könnten dann als Schiffer nur froh sein, wenn sich uns eine Möglichkeit böte, mit unseren Betriebsmitteln anderwärts unterzukommen, also in dem neuen Mittellandkanal. Es wird aber noch sehr viel Wasser die Oder hinunterfließen, ehe daran gedacht werden kann. Zu den Friedensbedingungen gehört nämlich auch, daß wir selbständig weder über unsere Geldmittel noch über unsere Flüsse disponieren können; ist bei uns Geld vorhanden, so wird es zuerst von den Feinden zur Befriedigung ihrer Ansprüche fortgenommen werden. Oberschlesien würde, das muß hier hervorgehoben werden, durch den Ausbau des Mittellandkanals stark benachteiligt werden; es ist demnach die Stellung zur Sache zwischen Oberschlesien und der Oderschiffahrt eine verschiedene; Oberschlesien wird mit Recht alle jene Kompensationsansprüche geltend machen, die schon früher in Ansehung des Mittellandkanals erhoben worden sind. Was nun den Bestschen Vorschlag angeht, so habe ich seine Bedeutung seinerzeit richtig eingeschätzt; Herr Best brachte mir vor etwa drei Monaten seine Arbeit, die ich sofort Herrn Geheimrat Sympher vorgelegt habe; ich erhielt aber mit einer bei Behörden sonst nicht üblichen Schnelligkeit die Antwort, daß eine nördlichere Linie als die von Herrn de Thierry behandelte Mittellinie ausscheide. Wie Herr Geheimrat Schulte auseinandergesetzt hat, bedarf es eines besonderen Studiums bei jedem der vorhandenen Pläne für den Mittellandkanal, um alle Umstände genügend zu untersuchen und zu berücksichtigen; dazu wird Zeit sein, wenn wir Frieden haben werden, und wenn man übersehen können wird, ob für Neubauten überhaupt noch Geldmittel vorhanden sind. Für uns wäre zunächst das allerwichtigste, daß mit der Ottmachauer Talsperre endlich ordentlich Ernst gemacht wird.

Dr. Freymark: Wie schon Herr Geheimrat Schulte ausgeführt hat, kommt es für uns besonders darauf an, festzustellen, welche Linie für Schlesien im Vordergrunde des Interesses steht. Der Magistrat hat wiederholt darauf hingewiesen, daß die Südlinie für uns insofern von Bedeutung sei, als sie einen unmittelbaren Anschluß an einen Elbe-Oder-Kanal erhielte. Das ist wohl richtig, doch wird dieser Gesichtspunkt angesichts der sonstigen in Frage kommenden wirtschaftlichen und technischen Erwägungen nicht ausschlaggebend sein, zumal wir auf die Ausführung eines Elbe-Oder-Kanals in absehbarer Zeit nicht rechnen können. Wir werden daher diesen Gesichtspunkt zweckmäßig nicht in den Vordergrund stellen, sondern die Entscheidung den beteiligten Stellen nach den allgemeinen wirtschaftlichen und technischen Voraussetzungen überlassen müssen. Wir können somit wohl der Resolution des Zentral-Vereins beipflichten und diesem das weitere überlassen.

Direktor Rischkowski: Ich kann Ihr allgemeines Einverständnis damit feststellen.

4. Wahl des Vorstandes:

Dr. Freymark schlägt vor, den Vorstand, der bisher aus fünf Mitgliedern bestand, jedoch mehrere Vakanzen hat, zu erweitern, um in ihm jederzeit ein arbeitsfähiges Kollegium zu haben. Zur Neuwahl in den Vorstand werden vorgeschlagen: ein Vertreter des Magistrats Breslau, Herr Stadtrat Dr. Grund, Herr Direktor Thielecke, Herr Landrichter von Stoephasius (Oppeln), Herr Oberbürgermeister Bernert (Ratibor) und Herr Regierungsrat Kleindorff in Waldenburg.

Ferner wird die Wiederwahl der bisherigen Vorstandsmitglieder vorgeschlagen.

Der Vorsitzende schlägt vor, die Vorbereitung der Wahl eines Vorsitzenden dem Vorstande zu überlassen und stellt die Zustimmung der Versammlung hierzu sowie zu den Vorstandswahlen fest.

Der **Concessionirte Sächsische Schiffer-Verein zu Dresden** hielt am 28. März d. J. in Dresden seine 74. Hauptversammlung ab. Auf der Tagesordnung standen folgende Punkte: 1. Erledigung des Jahresberichts und der Jahresrechnung 1918; 2. Anmeldung neuer Mitglieder; 3. Ehrung eines langjährigen Ehrenmitgliedes: Exzellenz Dr. Victor Ruß, Wien; 4. Wahlen für den Vereinsvorstand; 5. Wahlen für das Schiedsgericht der Dresdener Kaufmannschaft für Elbeschiffahrtssachen; 6. Wahlen für das Vereinsschiedsgericht; 7. Ueberreichung von Ehrenzeugnissen und Beschlußfassung über beantragte Ehrenzeugnisse; 8. Wahl eines Rechnungsprüfers für 1919; 9. Zwangsweise Errichtung von Schiffer-Betriebs-Verbänden; 10. Linienführung des Mittellandkanals; 11. Antrag auf Außerbetriebsetzung der Staustufen des Moldau- und Elbeflusses; 12. Entfernung eines Strompfeilers der Meißner Straßenbrücke; 13. Gutachtliche Aeußerung über die Notwendigkeit einer behördlichen Desinfektion der Binnenwasser-Fahrzeuge; 14. Verschiedenes; 15. Anträge der Mitglieder.

Wir entnehmen dem Bericht folgendes:

Nach Begrüßung der Mitglieder und Gäste erinnert der Vorsitzende an die Hoffnungen, die vor Jahresfrist an dieser Stelle ausgesprochen sind, und gibt seinem schmerzlichen Empfinden über den unglücklichen Ausgang des Krieges Ausdruck. Gedemütigt und trauernd stehe heute unser Vaterland vor einem großen Trümmerfelde, und es bleibe nur die Hoffnung, daß es durch ernste und intensive Arbeit aller Volksteile gelingen möge, nach und nach wieder den Platz zu erringen, den Deutschland vor dem Kriege eingenommen habe.

Sodann gedenkt der Vorsitzende in besonders ehrender Weise des am 4. April 1918 verschiedenen Ehrenmitgliedes, Kommerzienrat Gustav Tonne in Magdeburg, der dem Verein seit dem Jahre 1880 angehörte und im Jahre 1902 ob seiner Verdienste um die Elbeschiffahrt zum Ehrenmitgliede ernannt wurde. Weiter gedenkt der Vorsitzende mit Worten wärmster Anerkennung folgender Herren, die seit der letzten Hauptversammlung durch den Tod aus unseren Kreisen abberufen worden sind bzw. deren Tod erst nach der letzten Hauptversammlung bekanntgeworden ist: Schiffseigner Hermann Strohbach, Halbestadt († am 4. Juli 1917), Direktor William Weitfeld, Dresden († am 8. April 1918), Kaufmann Franz Buxbaum, Tetschen († am 2. August 1918), Bürgermeister Julius Martin Stark, Pirna († am 5. Januar 1919), Subdirektor Wilhelm Baermann, Dresden († am 19. Februar 1919). Zu Ehren der Verblichenen erheben sich die Anwesenden von den Sitzen.

Die Tagesordnung findet darauf ihre Erledigung.

Zu Punkt 9: Zwangsweise Errichtung von Schiffer-Betriebs-Verbänden. Die Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens in Berlin hat auf Grund der Bundesratsverordnung vom 18. August 1917 am 15. Februar d. J. den Schiffer-Betriebs-Verband der Märkischen Wasserstraßen mit dem Sitze in Berlin und am 28. Februar d. J. den Schiffer-Betriebs-Verband für die Oder mit dem Sitze in Breslau errichtet.

Ein gleicher Schiffer-Betriebs-Verband wurde für das Stromgebiet der Elbe am 19. März gebildet. Die Satzung des geplanten Schiffer-Betriebs-Verbandes für das Stromgebiet der Elbe mit dem Sitze in Hamburg ist in einer am 1. März geführten Verhandlung bei der Schiffahrtsabteilung in Berlin mit den beteiligten Kreisen besprochen und angenommen worden, wobei unser Verein durch Herrn Direktor Petters vertreten war.

Die Schiffahrtsabteilung glaubt durch diese Gründungen einerseits die Leistungsfähigkeit der Binnenschiffahrt auf die höchste Stufe zu bringen, anderseits die wirtschaftliche Lage der Kleinschiffer wesentlich zu bessern.

Von den Satzungsbestimmungen, die im allgemeinen für die vorerwähnten drei Verbände gleich sind, dürften die folgenden am meisten interessieren:

Dem Betriebsverbande gehören nur Schiffseigner (Kleinschiffer) als Mitglieder an, die nicht mehr als zwei Binnenschiffe besitzen. Dampferbesitzer und Gesellschaften gehören nicht zum Verband.

Zwecke des Verbandes sind: 1. ständige Beobachtung des Schiffs- und Güterverkehrs auf dem Stromgebiet der Elbe (§ 1 Abs. 2); 2. Bereithaltung und Ausnutzung der Binnenschiffe für Transporte der Kriegs- und Uebergangswirtschaft; 3. Mitwirkung bei Frachtfestsetzungen durch Aufnahme eines Vorstandsmitgliedes in den Frachtausschuß der Elbe- und Saaleschiffahrt (Kriegs-Vereinigung der Elbe- und Saaleschiffahrt); 4. Mitwirkung bei der Beschaffung, Verteilung und Ueberwachung von Schiffsmannschaften, Betriebsstoffen und Betriebsbedarfsgegenständen für die Fahrzeuge der Mitglieder; 5. den unterstützungsbedürftigen Mitgliedern, insbesondere denen, die durch den Krieg in Not geraten sind, aus eigenen oder öffentlichen Mitteln Beihilfen zu verschaffen.

Der Vorstand besteht aus fünf Mitgliedern, von denen zwei der Zentral-Ausschuß der Privatschiffer-Vereine an der Elbe in Magdeburg, je eins die Transportgenossenschaft zu Berlin, Zweigstelle Hamburg, die Reederei der Saaleschiffer-Akt.-Ges. in Halle bestimmen, und eins wird auf Vorschlag der Mitglieder-Versammlung durch die Schiffahrtsabteilung in Berlin ernannt.

Die Beiträge betragen jährlich 6 Pf. für die Tonne Tragfähigkeit, also für einen 1000-t-Kahn 60 M. Die laufenden Geschäfte des Verbandes besorgt ein Geschäftsführer, der vom Vorstande bestellt wird. Bestellung und Anstellungsvertrag bedürfen der Genehmigung der Schiffahrtsabteilung in Berlin.

Der Gesamtvorstand unseres Vereins hat sich in seiner Sitzung am 27. Februar d. J. mit der Frage der Bildung von Schiffer-Betriebs-Verbänden befaßt. Dabei kam die übereinstimmende Anschauung aller Vorstandsmitglieder zum Ausdruck, daß eine Notwendigkeit für die zwangsweise Zusammenfassung der Kleinschiffer nicht anerkannt werden könne, daß das gleiche Ziel auch durch eine freie Vereinigung der Privatschiffer zu erreichen wäre.

Zu dieser Sache hat Herr Schiffseigner G. Albrecht (Wittenberge) den Verein gebeten, gegen die Bildung von Schiffer-Betriebs-Verbänden Stellung zu nehmen. Dazu bemerkt der Vorsitzende, daß er sich davon nichts versprechen könne, weil die Errichtung der Verbände ja schon erfolgt sei.

Herr Schiffseigner Georg Büchlein (Dessau) bezweifelt, daß die Schiffahrt durch die Verbände etwas erreichen werde.

Herr Direktor Siegfried Grünwald (Dresden) weist darauf hin, daß bei der Beratung über die Schiffer-Betriebs-Verbände in Berlin alle dagegen bestehenden Bedenken zum Ausdrucke gebracht worden seien. Verschiedentlich, so vom Zentral-Ausschuß der Privatschiffer-Vereine an der Elbe in Magdeburg, und von einigen Hamburger Schiffseignern, seien die Verbände direkt gewünscht worden. Eine Bekämpfung habe daher keinen Zweck, und er schlage daher vor, die Sache auf sich beruhen zu lassen. Dem schließt sich Herr Direktor Petters (Dresden) an. Er berichtet des näheren über die am 1. März bei der Schiffahrtsabteilung in Berlin gepflogene Beratung, zu der der Schiffer-Verein zwar nicht eingeladen sei, bei der er aber den Standpunkt des Schiffer-Vereins, wie er in der Vorstandssitzung am 27. Februar d. J. festgelegt worden wäre, zur Geltung gebracht habe. Er stellt den Antrag, zu beschließen, der Verein möge die Schiffahrtsabteilung in Berlin ersuchen, zu ähnlich wichtigen Beratungen, wie jene über die Satzung eines Schiffer-Betriebs-Verbandes für das Stromgebiet der Elbe, künftighin auch den Concessionirten Sächsischen Schiffer-Verein in Dresden hinzuzuziehen.

Herr Schiffseigner Emil Schmidt (Schandau) verspricht sich ebenfalls nichts von den Schiffer-Betriebs-Verbänden und weist darauf hin, daß die Mehrzahl der in Betracht kommenden Kleinschiffer noch gar nicht darüber unterrichtet sei, welchen Zweck die Schiffer-Betriebs-Verbände eigentlich anstreben.

Daraufhin beschließt die Versammlung einstimmig entsprechend den Anträgen der Herren Grünwald und Petters: von einer aussichtslosen Bekämpfung des inzwischen begründeten Schiffer-Betriebs-Verbandes für das Stromgebiet der Elbe Abstand zu nehmen, des weiteren an die Schiffahrtsabteilung in Berlin den Antrag zu richten, zu ähnlich wichtigen Beratungen künftig auch den Concessionirten Sächsischen Schiffer-Verein in Dresden einzuladen.

Zu Punkt 10: L i n i e n f ü h r u n g d e s M i t t e l l a n d k a n a l s. Wie bekannt sein dürfte, hat die preußische Regierung den unabänderlichen Beschluß gefaßt, die Fortführung des jetzt bei Hannover endenden Mittellandkanals bis Peine schleunigst durchzuführen. Damit scheidet aus den in Betracht kommenden drei Plänen die auch von Hamburger Kreisen wegen des erstrebten Nord-Süd-Kanals gewünschte nördliche Linienführung endgültig aus. Für den Weiterbau des Mittellandkanals von Peine nach Magdeburg steht jetzt nur noch die mittlere oder südliche Linie zur Wahl. Zu dieser bisher noch nicht entschiedenen Frage können alle beteiligten Kreise jetzt noch Stellung nehmen, ebenso zu der Frage, ob der Mittellandkanal auf einer Kanalbrücke über die Elbe geführt werden oder unmittelbar in die Elbe münden soll. In letzterem Falle müsste die Kanalschiffahrt durch den Elbstrom geleitet werden, was allerdings eine arge Störung und Gefährdung des lebhaften Berg- und Talverkehres auf der Elbe zur Folge haben dürfte.

Der Hamburger Verein für Flußschiffahrt wünschte den Ausbau der nördlichen Linie, die ja jetzt vollkommen ausscheidet; der Magdeburger Schiffahrts-Verein wünscht die nördliche oder mittlere Linie. Beide scheiden also die südliche Linie aus und beide fordern die Ueberführung des Kanals über die Elbe auf einer Kanalbrücke, um eine Störung und Gefährdung der auf der Elbe stromauf kommenden Schleppzüge und der stromab schwimmenden Kähne unter allen Umständen zu vermeiden.

Herr Direktor Friedrich Engel (Magdeburg) bemerkt hierzu, daß sich der Schiffahrts-Verein Magdeburg bezüglich der Linienführung des Mittellandkanals ursprünglich neutral verhalten wollte. Schließlich habe er es aber doch für notwendig gehalten, sich nach der einen oder anderen Richtung bestimmt zu entscheiden. Obzwar manches für die südliche Linie spräche, habe der Schiffahrts-Verein nach sorgfältiger Abwägung aller Interessen doch der Mittellinie den Vorzug gegeben. Mit entscheidend für diese Wahl sei wesentlich auch der Umstand gewesen, daß bei der Südlinie wegen der entstehenden hohen Kosten die Ueberführung des Kanals über die Elbe auf einer Kanalbrücke in Frage gestellt sei. Die Betriebssicherheit erfordere aber unbedingt, daß die Kanalschiffahrt nicht den Elbspiegel kreuze, sondern auf einer Brücke über die Elbe geleitet werde.

Herr Schiffseigner Georg Büchlein (Dessau) weist darauf hin, daß die Magdeburger Kreise alle Sonderinteressen zurückgestellt und im Interesse der Allgemeinheit für die Mittellinie eingetreten seien. Er beantragt, der Verein möge heute beschließen, ebenfalls für die Mittellinie einzutreten.

Herr Direktor Siegfried Grünwald (Dresden) weist darauf hin, daß die gleiche Angelegenheit auf der Tagesordnung der am 8. April d. J. stattfindenden Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt stehe. Er hält es für notwendig, daß der Verein sofort eine Entscheidung treffe, und schlägt vor, der Verein möge sich für die Wahl der Mittellinie und vor allen Dingen auch für die Ueberführung des Kanals über die Elbe auf einer Kanalbrücke aussprechen.

Der Vorsitzende betont gegenüber dem von Herrn Otto Nickel in Schandau gestellten, aber wieder zurückgezogenen Antrag auf Verweisung der Sache an eine Kommission die Notwendigkeit einer sofortigen Entschließung im Sinne des von Herrn Direktor Siegfried Grünwald gestellten Antrages.

Die Versammlung beschließt nach dieser Aussprache einstimmig unter Berücksichtigung aller dafür und dagegen sprechenden Gesichtspunkte, für die Ausführung der Mittellinie einzutreten und vor allen Dingen eine Ueberführung des Elbstromes zu fordern.

Zu Punkt 11: A n t r a g a u f A u ß e r b e t r i e b s e t z u n g d e r S t a u s t u f e n d e s M o l d a u - u n d E l b e f l u s s e s. Auf Veranlassung der Firma C. C. Brandt in Riesa hat der Verein Sächsischer Holzindustrieller in Dresden die Prüfung der Frage angeregt, ob nicht die Außerbetriebsetzung der Staustufen der Moldau und der Elbe in Böhmen veranlaßt werden könne. Der Gesamtvorstand unseres Vereins hat sich mit dieser Frage befaßt und ist dabei zu der Ueberzeugung gekommen, daß es besonders unter den gegenwärtigen politischen Verhältnissen vollkommen aussichtslos erscheint, die Außerbetriebsetzung der Staustufen auf der Moldau und der Elbe in Böhmen zu erreichen. Es ist unter keinen Umständen anzunehmen, daß man Bauwerke, die viele Millionen gekostet haben, unbenutzt liegen läßt oder sie sogar wieder beseitigt; denn das letztere müßte doch geschehen, wenn Schiffahrt und Flößerei wieder auf dem freien Strom durchgeführt werden sollen. An einen solchen Abbau ist um so weniger zu denken, als in diesem Jahre die Staustufe Lobositz voraussichtlich in Betrieb genommen wird. Auch wegen des erstrebten Elbe-Oder-Donau-Kanals kann die Außerbetriebsetzung der Staustufen, wie der Vorsitzende weiter ausführt, nicht verlangt werden; denn die Verbindung mit der Donau ist doch nur erreichbar, wenn die vorgenommenen Kanalisierungen in Böhmen erhalten bleiben.

Der Vorsitzende stellt den Antrag, die Sache auf sich beruhen zu lassen.

Herr Direktor Siegfried Grünwald (Dresden) schließt sich diesem Antrage an und betont, daß die Auflassung der Stauhaltungen in Böhmen um so weniger erreichbar sei, als die tschechische Regierung seit neuester Zeit an der Schleppschiffahrt auf den kanalisierten Flußstrecken besonders interessiert sei. Daraufhin beschließt die Versammlung ohne weitere Aussprache einstimmig die Annahme des vom Vorsitzenden gestellten Antrages.

Zu Punkt 12: E n t f e r n u n g e i n e s S t r o m p f e i l e r s d e r M e i ß n e r S t r a ß e n b r ü c k e. Die Arbeitsgemeinschaft der Elbe-Schiffer-Vereine in Magdeburg hat unserem Vereine einen bei ihr eingegangenen Antrag zur Behandlung überwiesen, der dahin geht, die Entfernung eines Strompfeilers der Meißner Straßenbrücke zwecks dringend erforderlicher Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse zu fordern.

Dazu bemerkt der Vorsitzende, daß nach der ihm gewordenen Auskunft bei den zuständigen Stellen der Plan eines Neubaues der Meißner Straßenbrücke bereits erwogen werde, und daß man unter diesen Umständen die Herausnahme eines Pfeilers bei der alten Brücke zweckmäßigerweise als aussichtslos nicht betreiben möge.

Herr Oberbaurat Ringel (Meißen) erklärt hierzu, daß die Beseitigung des Strompfeilers der Straßenbrücke zugleich die Beseitigung des jetzigen eisernen Tragwerkes, also den Umbau der gesamten Brücke notwendig machen würde. Bei einem solchen eventuellen Umbau oder Neubau der Brücke werde die Pfeilerstellung selbstverständlich so gewählt, daß die Interessen der Schiffahrt in jeder Hinsicht gewahrt würden.

Die Versammlung nimmt von diesen Ausführungen Kenntnis und beschließt einstimmig, dahin beim Finanzministerium vorstellig zu werden, die Verbesserung der in Meißen unhaltbar gewordenen Fahrwasserverhältnisse baldigst in geeigneter Weise durchzuführen.

Zu Punkt 13: Gutachtliche Aeußerung über die Notwendigkeit einer behördlichen Desinfektion der Binnenwasser-Fahrzeuge. Der Verband der Binnenschiffer hat beim Reichsgesundheitsamt darüber Klage geführt, daß die Wohnräume der auf den Binnenwasserstraßen verkehrenden Dampfer und Kähne stark mit Ungeziefer, insbesondere mit Wanzen und Läusen, behaftet seien. Daher halte er eine behördliche Desinfektion von Fahrzeugen für notwendig. Unser Verein soll sich nun dem Finanzministerium gegenüber darüber aussprechen: 1. ob die Klagen des Verbandes der Binnenschiffer berechtigt sind, und 2. ob ein behördliches Eingreifen für erforderlich erachtet wird.

Der Gesamtvorstand vertritt den Standpunkt, daß die Klagen des Verbandes, soweit die Elbschiffahrtsbetriebe in Betracht kommen, nicht berechtigt sind und daß insbesondere von einer Verlausung der Fahrzeuge nichts bekannt ist. Jeder Betriebsunternehmer wirkt darauf hin, daß die Mannschaftsräume frei von Ungeziefer bleiben, und läßt nötigenfalls die Räume auch desinfizieren. Erforderlich zur Beseitigung der Wanzenplage ist aber vor allen Dingen die Mitwirkung der Schiffsmannschaften selbst; denn alle Desinfektionen nützen nichts, wenn die Mannschaften hinterher nicht selbst für strenge Sauberkeit sorgen.

Der Gesamtvorstand verneint ferner die Notwendigkeit eines behördlichen Eingreifens und stellt den Antrag, eine entsprechende gutachtliche Aeußerung zu beschließen. Die Versammlung schließt sich einstimmig diesem Antrage des Vorstandes an.

Bei dieser Gelegenheit richtet der Gesamtvorstand an alle Betriebsunternehmer die dringende Mahnung, im Hinblick auf die Fleckfiebergefahr die Schiffsmannschaften streng anzuweisen, der Sauberkeit der Mannschaftsräume die größte Sorgfalt zu widmen und das Auftreten von Ungeziefer zur Vornahme einer sofortigen und durchgreifenden Desinfektion sofort zu melden.

Herr Oberbaurat Ringel (Meißen) bemerkt hierzu, daß sich das Straßen- und Wasserbauamt Meißen in gleichem Sinne geäußert habe. Die Versammlung stimmt daher dem Vorschlage des Gesamtvorstandes zu.

Zu Punkt 14: Verschiedenes. Zufolge Anregung des Hamburger Vereins für Flußschiffahrt werden die Herren Ernst Behrens (Hamburg, Neuer Wall 72), Kommerzienrat Lechler (Boitzenburg), Schiffseigner G. Albrecht (Wittenberge), P. Reichardt (Dömitz) auf Vorschlag des Vorsitzenden einstimmig in die Kommission gewählt, deren Aufgabe es sein soll, die Verfrachtungsbedingungen für die Beförderung böhmischer Braunkohlen auf der Elbe einer genauen Prüfung zu unterziehen.

Gemäß dem Beschlusse in der Hauptversammlung 1918 besteht diese Kommission außer aus vorgenannten Herren und dem Vorsitzenden aus den Herren Kaufmann Georg Büchlein (Dessau), Kaiserl. Rat Rudolf Deutsch (Aussig), Direktor Ernst Gleitz (Dresden), Schiffseigner August Diecke (Mühlberg).

Hierauf weist der Vorsitzende auf die am 7. April d. J. im Reichsfinanzministerium stattfindende Besprechung von Umsatzsteuer- und Verkehrssteuerfragen hin. Er fordert die Anwesenden auf, etwaige Anregungen für diese Besprechung umgehend dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt in Berlin mitzuteilen, damit dieser Gelegenheit hat, die zu erörternden Fragen dem Reichsfinanzministerium vorher zur Kenntnis zu bringen. Hierzu teilt Herr Direktor Friedrich Engel (Magdeburg) mit, daß er sich an der vorerwähnten Beratung beteiligen werde.

Die Erörterung der von der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens, Beauftragter Altona, an den Hamburger Verein für Flußschiffahrt gerichteten Frage, ob und inwieweit eine Abänderung der die Schiffahrt beschränkenden polizeilichen Vorschriften zugunsten der Schiffahrt angängig ist oder nicht, wird im Hinblick auf ihre Bedeutung und notwendige gründliche Behandlung auf Vorschlag des Vorsitzenden nach kurzer Aussprache durch einstimmigen Beschluß der Versammlung einer Kommission übertragen. In diese Kommission werden durch Zuruf der Vorsitzende sowie die Herren Direktor a. D. August Dechert (Bobersen), Inspektor Reinhold Dichte (Gröba b. Riesa), Schiffseigner August Diecke (Mühlberg), Oberinspektor Wilhelm Gelsner (Dresden), Inspektor Gustav Weber (Dresden), Oberinspektor Gustav Wilke (Dresden) von der Versammlung einstimmig gewählt.

Hierauf verliest der Vorsitzende ein Schreiben des Reichswirtschaftsamtes in Berlin an den Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt in Berlin, aus welchem sich u. a. ergibt, daß möglicherweise vom Verfassungsausschusse der Deutschen Nationalversammlung auch Vertreter der Binnenschiffahrt gehört werden. Der Vorsitzende verspricht, später darüber zu berichten, welche Personen der Fachausschuß des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt als Vertreter der Binnenschiffahrt vorschlagen wird.

Auf Anfrage des Vorsitzenden wird aus der Mitte der Versammlung bestätigt, daß sich auch unter sächsischen Schiffseignern solche befinden, die durch den Krieg notleidend geworden sind und einer staatlichen Unterstützung zur Aufrichtung ihrer Existenz dringend bedürfen. Der Vorsitzende bittet, ihm bestimmte Fälle schriftlich mitzuteilen.

Nach Mitteilung des Vorsitzenden besteht die Notwendigkeit, die Satzung des Vereins dahin abzuändern, daß in den Verein auch weibliche Personen als Mitglieder aufgenommen werden können. Die Versammlung erklärt sich mit einer solchen Satzungsänderung, die in der nächsten Hauptversammlung erst formell beschlossen werden muß, einstimmig einverstanden.

Zu Punkt 15: Anträge der Mitglieder. Herr Dr. Grobleben (Dresden) empfiehlt den Mitgliedern des Vereins den Bezug der „Hanseatischen Rechtszeitschrift“ von Dr. jur. Max Mittelstein, Verlag Feit & Co. (Leipzig), die die Unterstützung aller Schiffahrttreibenden verdiene. Die Bezugsgebühr beträgt vierteljährlich 6 M.

Herr Direktor Georg Heesch (Hamburg) weist darauf hin, daß die Tagesordnung der am 8. April stattfindenden Sitzung des Fachausschusses des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt als Beratungsgegenstand auch den Befähigungsnachweis der Schiffer und Maschinisten enthalte. Er fragt an, welchen Standpunkt der Concessionirte Sächsische Schiffer-Verein in dieser Frage jetzt einzunehmen gedenkt.

Der Vorsitzende erwidert darauf, daß der Gesamtvorstand des Vereins im Hinblick auf die zurzeit unübersehbaren wirtschaftlichen Verhältnisse beschlossen habe, dafür einzutreten, daß die Durchberatung der Entwürfe betreffend den Befähigungsnachweis der Schiffer und der Maschinisten auf Binnenschiffen bis auf weiteres aufgeschoben werde.

Herr Direktor Friedrich Engel erklärt hierzu, daß der Magdeburger Schiffahrts-Verein den gleichen Standpunkt vertrete. Er schlage vor, es möge im Fachausschuß des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt dahin gewirkt werden, daß die Beratung der erwähnten Entwürfe bis auf weiteres unterbleibt.

Die Versammlung beschließt dementsprechend.

Herr Schiffseigner Georg Büchlein (Dessau) erörtert in längeren Ausführungen die schwere wirtschaftliche Notlage, in die besonders die Privatschiffahrt der Elbe durch den langen Krieg geraten ist. Es sei dringend notwendig, zu erwägen, wie besonders der Kleinschiffahrt geholfen werden könne. Hierzu könne vor allen Dingen eine Besserung der Verfrachtungsbedingungen wesentlich beitragen. Der Kleinschiffer sei meistens gezwungen, die Bedingungen, die ihm vorgeschrieben werden, einfach anzunehmen, wenn er nicht ausgeschaltet werden wolle. Das gelte besonders für die Verfrachtungen von Salz. Dafür seien noch Bedingungen maßgebend, die ganz unzeitgemäß seien und die beseitigt werden müßten. Auch eine Aufbesserung der gesetzlichen Liegegelder sei unbedingt erforderlich und eine Aenderung der Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes zu diesem Zwecke anzustreben.

Der Vorsitzende weist demgegenüber darauf hin, daß es wenig aussichtsreich erscheint, der Kleinschiffahrt dadurch zu helfen, daß man bestimmte Bedingungen hier festsetzt, weil nach allen Erfahrungen schließlich doch jeder Schiffer macht, was er will und bei Ladungsmangel auch ungünstigere Bedingungen annimmt. Das nämliche gelte auch für die gewünschte Gesetzesänderung; denn es stehe ja jedem Frachtführer frei, andere Bedingungen als die im Binnenschiffahrtsgesetz genannten zu vereinbaren.

Herr Direktor Gustav Petters (Dresden) pflichtet dem Vorsitzenden bei und weist darauf hin, daß die Elbeschiffahrts-Gesellschaften in ihren Verfrachtungsbedingungen die gesetzlichen Liegegelder inzwischen um 50 % erhöht haben. Er empfiehlt der Privatschiffahrt, Ladungen nur auf Grund der Verfrachtungsbedingungen der Elbeschiffahrts-Gesellschaften zu übernehmen, sonst sei ihr schwer zu helfen.

Herr Direktor Grünwald (Dresden) ist der Meinung, daß es bei dem Alter des Binnenschiffahrtsgesetzes doch angezeigt erscheine, dessen Revision anzustreben. Er ist dafür, die Arbeitsgemeinschaft der Elbe-Schiffer-Vereine zu ersuchen, das Weitere in die Wege zu leiten.

Demgegenüber hält es der Vorsitzende für zweckmäßig, daß sich zunächst die Gesamtvorstände der einzelnen Schiffervereine mit der Frage einer Revision des Binnenschiffahrtsgesetzes befassen und sich dann über ihre Stellungnahme untereinander verständigen.

Herr Direktor Friedrich Engel (Magdeburg) erklärt, daß er grundsätzlich gern bereit sei, die Sache in die Hand zu nehmen. Es sei allerdings nicht anzunehmen, daß das Gesetz bald geändert werde. Die Vertragsfreiheit könne aber keinesfalls beseitigt werden. Es könne daher durch das Gesetz niemals verhütet werden, daß die einzelnen Schiffer Ladungen zu unwirtschaftlichen Bedingungen übernehmen.

Herr Schiffseigner Paul Busse (Mühlberg) hofft, daß die Schiffer-Betriebs-Verbände solche unwirtschaftliche Abmachungen unmöglich machen werden. Wahrscheinlich werde es doch zur Reihenschiffahrt kommen.

Herr Direktor Friedrich Engel (Magdeburg) bezweifelt, daß die Schiffer-Betriebs-Verbände den von Herrn Busse gewünschten Erfolg haben werden. Es gäbe doch eine Menge Privatschiffer, die mehr als zwei Kähne besäßen und die daher den Schiffer-Betriebs-Verbänden nicht angehörten.

Herr Direktor Ernst Gleitz (Dresden) hält es nicht für unbedenklich, die Frage einer Aenderung des Binnenschiffahrtsgesetzes aufzurollen. Es sei ja nicht nur die Schiffahrt, die eine Aenderung des Gesetzes zu ihren Gunsten wünsche, sondern Handel und Industrie hätten in dieser Beziehung auch mancherlei Wünsche, die der Schiffahrt nicht genehm seien.

Herr Direktor Grünwald (Dresden) teilt diese Bedenken nicht und hält es an der Zeit, an eine Revision der einzelnen Gesetzesbestimmungen heranzugehen. Dazu bemerkt Herr Direktor G. Heesch (Hamburg), daß bei den zuständigen Regierungsstellen eine Aenderung des Binnenschiffahrtsgesetzes bereits erwogen werde und daß man deshalb die Sache wohl vorläufig vertagen könne.

Auf Vorschlag des Vorsitzenden erklärt sich die Versammlung damit einverstanden, daß die Frage der Gesetzesänderung zunächst nur im Kreise der Vorstände der einzelnen Schiffervereine behandelt wird.

Herr Schiffseigner Emil Schmidt (Schandau) weist auf die schwierige wirtschaftliche Lage der Elbfähren im 1. Strombezirke hin und beklagt sich darüber, daß Gesuche um Genehmigung höherer Ueberfuhrpreise erst gar nicht und dann erst auf Drohung beantwortet worden seien. Er ist der Meinung, daß sich der Schiffer-Verein über eine solche Behandlung durch die zuständigen Behörden beschweren solle.

Der Vorsitzende bittet Herrn Schmidt, für die gewünschte Beschwerde zuverlässiges Material schriftlich zu liefern. Er betont, daß er im Verkehr mit den Elbstrombehörden eine gleiche Erfahrung wie Herr Schmidt bisher nicht gemacht habe. Im einzelnen könne eine Verzögerung ja einmal eintreten, zumal bei so schwierigen Personalverhältnissen, wie sie der Krieg ja in diesem Falle der betroffenen Amtshauptmannschaft gebracht habe.

Nachdem Herr Direktor Siegfried Grünwald (Dresden) dem Vorstande den Dank für seine Mühewaltung ausgesprochen hat, schließt der Vorsitzende die Sitzung nachmittags 1.45 Uhr.

Bei dieser Gelegenheit wird allen Mitgliedern folgendes zur Kenntnis gebracht:

Für den Verkehr über die sächsisch-böhmische Grenze war es bisher nötig, daß das Schifferdienstbuch außer dem beglaubigten Lichtbilde des Buchinhabers noch eine Bescheinigung des Paßamtes darüber enthielt, daß der Buchinhaber spionageunverdächtig ist und daß auch sonst Bedenken gegen das Ueberfahren der sächsisch-böhmischen Landesgrenze nicht bestehen.

Dieses Unverdächtigkeitszeugnis ist jetzt nicht mehr erforderlich.

Das Schifferdienstbuch braucht also nur die Photographie des Inhabers zu enthalten, doch muß ein Paßamt bestätigen, daß die durch das Bild dargestellte Person der Ausweisinhaber ist und daß die unter dem Bilde befindliche Unterschrift von dem Ausweisinhaber eigenhändig vollzogen wurde.

Vereinsversammlung des „Hamburger Vereins für Flußschiffahrt" am 26. Mai d. J. in Hamburg.

Wir entnehmen dem Bericht folgendes:

Unter **Punkt 2** teilt der Vorstand mit, daß bezüglich des Mittellandkanals seitens der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffer-Vereine in Magdeburg gelegentlich ihrer Sitzung am 4. Februar 1919 in Berlin folgende Entschließung gefaßt worden ist:

„Nachdem sich der Magdeburger Schiffahrtsverein hinsichtlich der Linienführung des Mittellandkanals für die restliche Strecke Hannover—Magdeburg bisher einer bestimmten Stellungnahme enthalten hat, spricht sich derselbe in seiner heutigen Jahresversammlung nach sorgfältiger Abwägung der Gesamtinteressen und nach eingehender Prüfung der von fachmännischer Seite ausgearbeiteten Denkschriften und auf Grund des sonst vorhandenen umfangreichen Materials dahin aus, daß nur die Nord- oder Mittellinie als diejenige angesehen werden kann, welche in Anbetracht der kürzeren Wegstrecke und der geringeren Anzahl von Schleusen nicht nur dem großen erwartbaren Durchgangsverkehr, sondern unter Berücksichtigung aller wirtschaftlichen und betriebstechnischen Fragen und unter Zurückstellung jeglicher örtlich begrenzten Verkehrsinteressen auch dem Handel, der Industrie und Schiffahrt die größten Sicherheiten und Vorteile gewährleistet.

Gleichzeitig hält es die Versammlung für ein Gebot der größten Notwendigkeit, daß der Kanal im Interesse der Betriebssicherheit und zur Vermeidung der sonst unumgänglichen Betriebsstörungen der Elbeschiffahrt in jedem Falle mittels Ueberbrückung über den Elbstrom geführt wird."

Damit ist die übereinstimmende Ansicht in der Elbeschiffahrt dahin zum Ausdruck gekommen, daß man sich für die Mittellinie ausspricht.

Die Handelskammer Hamburg hatte um Aeußerung betreffend Finanzierung zum Wiederaufbau der Kleinschiffahrts-Flottille auf Binnengewässern ersucht.

Wir haben am 27. März geantwortet, daß es nach unserer Ansicht sich erübrigt, von seiten des Vereins der Frage des Wiederaufbaues der Kleinschiffahrts-Flottille auf Binnengewässern näherzutreten, nachdem von der Schiffahrtsabteilung bereits die Schifferzwangsverbände auf der Elbe, Oder und den märkischen Wasserstraßen eingerichtet sind. Diese haben als einen Hauptzweck die Unterstützung der notleidenden Kleinschiffer aufgestellt.

Die Handelskammer Hamburg teilte am 26. März mit, daß die Errichtung von Wohnhäusern an der Harburger Chaussee (Spreehafen) durch den Bauverein genehmigt ist. — Damit sei unsere Eingabe, die wir an den Senat gerichtet haben, abschlägig beschieden. Dies sei sehr bedauerlich, da damit die Möglichkeit des Ausbaues von Häfen für die Binnenschiffahrt an einer besonders günstigen Stelle dauernd beseitigt sei.

Der Wunsch der Binnenschiffahrt, in der Handelskammer vertreten zu sein, sei durch die am 17. Mai stattgefundene Handelskammerwahl erfüllt worden.

Die Arbeitsgemeinschaft für die westdeutsche Binnenschiffahrt in Duisburg hat einen Antrag an die Deutsche Nationalversammlung, betreffend Aufnahme einer Bestimmung über die Bildung von Wasserstraßenbeiräten in der Reichsverfassung, gerichtet und uns ersucht, denselben zu unterstützen. Der Verein habe darauf hingewiesen, daß dieselbe Angelegenheit bereits vom Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt in Berlin bearbeitet worden sei.

Herr Direktor Petters (Dresden) hat als Vertreter der Elbeinteressenten den Verhandlungen über die Reichsverfassung und Zuständigkeit des Reiches für die deutschen Wasserstraßen in Weimar am 10. April beigewohnt und hierüber Bericht erstattet, der verlesen und zustimmend zur Kenntnis genommen wurde.

Auf den von der Handelskammer Hamburg zugegangenen Entwurf einer Verfassung des Deutschen Reiches, die Wasserstraßen betreffend, sei geantwortet, daß die Aufnahme eines neuen Artikels, nach welchem zur Mitwirkung bei der Durchführung der Aufgaben des Reiches ein Reichswasserstraßenbeirat aus den Kreisen der Schiffahrtsbeteiligten zu bilden ist, dringend zu empfehlen sei.

Die Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffer-Vereine in Magdeburg hat ersucht, bei der Hamburger Baudeputation eine Stromregulierung in der Schwinder Bucht (km 590) anzuregen. Von zuständiger Stelle erfuhren wir, daß die diesbezüglichen Arbeiten bereits im Jahre 1914 in Angriff genommen, durch den Krieg aber verzögert worden sind, die Hauptarbeit dürfte jedoch noch in diesem Jahre fertig werden.

Die Eisenbahndirektion Altona beabsichtigt, den Ausnahmetarif für Ruhrkohle nach Hamburg aufzuheben.

Es wurde daher der Handelskammer zur Erwägung anheimgegeben, im Interesse der Binnenschiffahrt dahin zu wirken, daß die Bahnfrachten zwischen Rheinland und Westfalen/Berlin und Rheinland und Westfalen/Hamburg derart gestaltet werden, um der Binnenschiffahrt bei Wiedereintritt normaler Verhältnisse zu ermöglichen, die bisher über Hamburg geleitete Kohle auch weiterhin fahren zu können. — Die Mitglieder stimmten der zur Verlesung gebrachten Eingabe zu.

Die Hamburger Platzgebühren sollen demnächst eine Erhöhung um das Drei- und Vierfache erfahren. Der Verein habe zwar früher wiederholt Stellung gegen eine Erhöhung genommen, unter den jetzigen Verhältnissen werde jedoch gegen dieselbe im allgemeinen nicht viel einzuwenden sein. Immerhin könne damit gerechnet werden, daß bei ausreichender Begründung vielleicht Erleichterungen für die Binnenschiffahrt erwirkt werden könnten. Der Vorstand schlage daher vor, zu diesem Zwecke heute abend einen Ausschuß zu ernennen, der die neue Gebührenordnung durchzuarbeiten hätte, sobald diese im Entwurf bekannt sein wird.

Auf Vorschlag wurden die Herren Direktor Rek, Paul Josing, Otto Fischer und Direktor Böhme für diesen Ausschuß erwählt.

Punkt 3: Friedensbedingungen.

Die Friedensbedingungen treffen auch die Binnenschiffahrt derart, daß diese eine Knebelung und Erdrosselung zu erwarten hat, wenn es nicht gelingt, im Verhandlungswege mit den Feinden eine erhebliche Milderung der Bedingungen zu erreichen. Zur Beratung des Gegenstandes haben unter Hinzuziehung von Sachverständigen aus der Binnenschiffahrt Verhandlungen beim Auswärtigen Amt in Berlin stattgefunden, worüber Herr Direktor Rek auf Ersuchen eingehend Bericht erstattet. Die Versammlung nimmt unter Zustimmung von den gemachten Ausführungen Kenntnis.

Der Vorsitzende bittet, über die Gegenvorschläge in der Oeffentlichkeit nichts verlauten zu lassen.

Beschlossen wurde, der Handelskammer auf deren Anfrage vom 17. Mai 1919 wie folgt zu antworten:

Hamburger Verein für Flußschiffahrt, e. V. — Hamburg, den 27. Mai 1919.
J.-Nr. 223/19.

An die Handelskammer
zu Hamburg.

Betrifft: Friedensbedingungen.

Wir erkennen uns zum Empfange Ihres Geehrten vom 17. d. M. — III. 1385 — und erwidern darauf ergebenst, daß die Friedensbedingungen in unserer gestrigen Mitglieder-

versammlung den Gegenstand eingehender Verhandlungen gebildet haben. Unsere Mitglieder sind übereinstimmend der Ansicht, daß die Friedensbedingungen, soweit sie die Binnenschiffahrt und insbesondere die Elbeschiffahrt betreffen, für diese unannehmbar sind. Nicht nur, daß diese Bedingungen einseitig zum Nachteil Deutschlands sind und jede Gegenseitigkeit vermissen lassen, sind sie auch derart scharf, daß im Falle ihrer Durchführung die deutsche Binnenschiffahrt völlig geknebelt und allmählich erdrosselt zu werden befürchten müßte. Die Bedingungen stehen von Anfang bis zum Ende im Widerspruch zu den vom Präsidenten Wilson aufgestellten Grundsätzen, auf Grund deren Deutschland den Waffenstillstand abgeschlossen und sich zu Verhandlungen bereit erklärt hat. Angesichts dieser Tatsachen glauben wir von einer Stellungnahme im einzelnen absehen zu sollen und wollen nur ganz allgemein darauf hinweisen, daß eine Internationalisierung der Elbe, wie sie in den Bedingungen vorgesehen ist, fremder Willkür Tür und Tor öffnen und Deutschland zur Ohnmacht auf seinem eigenen Strome verurteilen würde, und daß im Falle einer Ablieferung von Schleppern und Fahrzeugen an die Feinde, angesichts der während des Krieges erfolgten großen Abgaben an Schiffsraum an die westlichen Wasserstraßen und des Verfalls zahlreicher Fahrzeuge, eine ordnungsmäßige Abwicklung eines lebhafteren Verkehrs nicht möglich sein würde.

Wir erheben daher aus den oben angegebenen Gründen den schärfsten Protest gegen die Bedingungen und bitten, diesen auch Ihrerseits zum Ausdruck zu bringen.

Wir sehen uns aus den genannten Gründen nicht in der Lage, irgendwelche Anträge im einzelnen zu stellen. Wir stehen vielmehr auf dem Standpunkt, daß, wenn dem Feinde Zugeständnisse gemacht werden sollen, diese auf anderen Gebieten liegen müßten als dem der Elbeschiffahrt. Diese ist durch die Wirkungen des Krieges ohnehin schwer getroffen und ihre Zukunft hängt nur an einem schwachen Faden. Sie muß daher von allen hemmenden Einflüssen frei gehalten werden, wenn sie überhaupt wieder zu neuem Leben erwachen soll.

Hochachtungsvoll
gez. Heesch.

Punkt 4: Erweiterung der Zollinlands-Lösch- und -Ladeanlagen und Umgestaltung der Zollabfertigung in Entenwärder.

Herr Direktor Irmer berichtet, daß nach Erklärung der Zollbehörde bei der jetzigen Einfahrt in den Zollkanal beim Mäuseturm eine Kontrolle nicht gegeben sei. Es sei dem Zollamt Entenwärder nicht möglich, eine genaue Kontrolle auszuüben dahingehend, ob die Elbeschiffe aus dem Zollkanal oder von der Elbe kommen. Es sei ein großer Schmuggelprozeß ausgetragen worden, in dem eine große Summe zu zahlen gewesen sei. Die Zollbehörde habe den Antrag gestellt, daß die Bergschiffahrt auf Peuteseite und die Talschiffahrt auf Entenwärderseite abzufertigen ist. Dies mache zur Bedingung, daß die Werften von Hitzler und J. C. & H. C. Kiehn von der Peute verschwinden und nach Waltershof oder sonstwohin verlegt werden sollen. Ferner sollte die Einfahrt des Markthandels zugeworfen werden, so daß dadurch an Peuteseite eine lange Uferstrecke zur Abfertigung der Bergschiffahrt geschaffen sei. Die Zollabfertigung in Entenwärder würde dadurch aber auseinandergerissen. Der Verwaltungsrat habe mit Hilfe Sachverständiger nachgewiesen, daß die Talschiffahrt immer umhalten müßte, und zwar vom rechten Elbufer kommend immer nach dem linken, und daß die, wie vorerwähnt, für die Bergschiffahrt hinderlichen Schiffswerften von Hitzler und Kiehn für die Schiffahrt notwendig seien; in Havariefällen könne man nicht erst so weit nach Waltershof laufen, sondern es sei erforderlich, daß die Werften in nächster Nähe des Verkehrs sich befinden. Auch hätten die beiden Werften noch langjährige Platzmieteverträge.

Von dem Peuteprojekt sei man schließlich ganz abgekommen und zu dem Projekt Entenwärder selbst übergegangen. Der einzige Ausweg sei dem Verein von der Wasserbaudirektion gezeigt worden, und zwar, daß die Ausfahrt aus dem Zollkanal beim Mäuseturm geschlossen, der jetzige Revisionshafen auf 93 m verbreitert wird und alle Zollschuppen beseitigt werden; es sollten auch Lösch- und Ladevorrichtungen sowie eine neue Ausfahrt weiter oben im Revisionshafen geschaffen werden.

Die vom Verwaltungsrat vorgebrachten Bedenken, daß ein Kreuzen der aus der neu zu schaffenden Oeffnung des Zollkanals kommenden Schiffahrt mit derjenigen, die aus der Konkave komme, sowie mit der Talschiffahrt nicht zu vermeiden sei und bedeutende Havarien entständen, habe man beiseite geschoben. Die Mündung der Konkave soll etwas weiter nach oben verlegt werden, so daß die beiden Ausfahrten nicht so nahe zusammenliegen. Der Zollhafen solle weiter nach oben, also nach Entenwärder zu erweitert werden, so daß da, wo jetzt das Hauptzollamt Entenwärder steht, noch ein Hafen sein soll. Die Wasserbaudirektion habe einen besseren Weg nicht finden können, um den Forderungen der Oberzollbehörde gerecht zu werden. Diese verlange unbedingt Schließung der Ausfahrt beim Mäuseturm, so daß eine geschlossene Zollabfertigung möglich sein soll. Es würden sonst Tür und Tor dem Schmuggel geöffnet. Ob der Vorschlag der Wasserbaudirektion einmal ausgeführt werde, wisse man nicht, denn es frage sich, ob uns die Alliierten nicht neue Vorschriften machen würden zugunsten eines anderen Staates. Es könnten immerhin 3 bis 5 Jahre vergehen, ehe dies Projekt ausgeführt würde. Jetzt würde dasselbe noch bei der Wasserbaudirektion durchgearbeitet, und bevor es dann weitergegeben wird, sollte der Verwaltungsrat noch einmal zum Wort herangezogen werden.

Herr Josing möchte die Ausführungen des Herrn Direktor Irmer ergänzen, indem er darauf hinweist, daß die Wasserbaudirektion einen sehr scharfen Gegner in Herrn Oberhafenmeister Langkopf habe. Dieser sträube sich, die Zollkanalausfahrt zuzuschütten und die Fortsetzung desselben (Revisionshafen) zu öffnen, weil er auf dem Standpunkt stehe, daß es ein Uebel sei, wenn der Zollkanal durch den Revisionshafen verlängert wird. Die Fahrzeuge müßten dann ja durch den beengten Revisionshafen geschleppt werden.

Redner ist der Meinung, daß man sich im großen und ganzen den Ausführungen des Herrn Langkopf nur anschließen könne. Wie Herr Direktor Irmer ganz aufrichtig sage, werde es lange Weile haben, ehe die Baudeputation in der Lage sein werde, die neue Ausfahrt zu schaffen. Es dürfte wohl 3 bis 5 Jahre dauern, bevor die Sache so weit gediehen sei. Das Hauptzollamt lege den Schwerpunkt darauf, daß Entenwärder zu seinem Rechte komme. Es sei doch bekannt, daß 1909 der Peutehafen auf Betreiben der Baudeputation im Interesse der besseren Uebersicht einerseits und im Interesse zur Verhütung von Havarien geschaffen worden sei. Es sei damals bestimmt worden, daß Fahrzeuge, die im südlichen Hafen laden, gleich hinten durch den Peutekanal kommen und nach Zollabfertigung daselbst durch die Schleuse auf die Elbe gelangen. Durch die schlechten Verhältnisse in den Zufuhrstraßen habe sich herausgestellt, daß es für die Schiffer weniger angenehm gewesen sei, den neuen Peute-Zollkanal zu benutzen. Diese Mängel seien damals besprochen worden und es seien auch die Mißstände an der Niedernfelder Brücke und an der Einfahrt zum Peutekanal beseitigt bzw. sehr gebessert worden, so daß der Benutzung des Peute-Zollkanals nichts mehr im Wege stehe. Redner ist der Ansicht, sich nicht darauf zu versteifen, daß durch den Umbau des Entenwärder Hafens eine neue Ausfahrt hergestellt werden müsse, sondern auf den Vorschlag zurückzugreifen, der vor 10 Jahren gemacht worden sei, mit dem wir um Freigabe des Revisionshafens in seinem Zustande, wie er sich jetzt befindet, gebeten haben. Wenn das Vorland abgestochen und dadurch eine Erweiterung des Hafens auf 93 m erreicht werde, so sei dies immerhin von Vorteil. Die Hauptsache sei, daß der Revisionshafen für Lösch- und Ladezwecke sehr gut zu gebrauchen sei.

Redner weist noch darauf hin, daß die Zollassistentur Baakenschleuse ausgebaut werden könne zu einer Zollabfertigungsstelle. Der Verwaltungsrat habe in Aussicht genommen, einen diesbezüglichen Antrag zu stellen. Wenn dem Antrage stattgegeben werde, würden viele Fahrzeuge, die von der Elbe heraufkommend nach dem Stadtdeich und Billhafen fahren wollen, den Weg Baakenschleuse wählen, und es werde dadurch der Mäuseturm bzw. Entenwärder entlastet.

Entenwärder brauche dadurch nicht aufgehoben zu werden; die langen Brücken in Entenwärder könnten noch benutzt werden, die Zollabfertigungsbuden, welche innerhalb des Revisionshafens sich befinden und dann außer Betrieb kommen, könnten auf die Außenseite verlegt werden.

Ferner bestehe das Projekt, das Billwärder Industriegelände, das sich bis Hammerbrook erstrecke, durch einen Hafen zu erschließen, durch Ausbau der Kanäle und der Bille.

Es könnten auf diese Weise Zollinlands-Lösch- und -Ladeplätze geschaffen werden; aber mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Lage könnten wohl mindestens 10 Jahre vergehen, ehe ein derartiges Projekt zur Ausführung komme.

Redner kommt nochmals darauf zurück, daß es jedenfalls ratsamer sei, zunächst das Greifbare anzunehmen und zu diesem Zwecke dem Langkopf-Vorschlag zuzustimmen.

Herr Direktor Irmer meint, die Ausführungen des Herrn Josing seien wohl das Erstrebenswerte, aber leider könnten wir nichts dafür unternehmen; die Oberzollbehörde bestehe darauf, daß die Ausfahrt beim Mäuseturm geschlossen und die neue Ausfahrt geschaffen wird. Alle Anregungen, die wir geben, seien nutzlos; Herrn Josings Vorschlag könne daher nicht mehr berücksichtigt werden.

Herr Dr. Mathies unterstützt die Ausführungen des Herrn Direktor Irmer und erklärt, man müsse mit der Zollbehörde Hand in Hand arbeiten. Die Hamburger Zollverwaltung werde uns voraussichtlich verlorengehen; wir würden eine Reichszollverwaltung bekommen, und diese werde für die hamburgischen Verhältnisse nicht das Verständnis haben wie die hamburgische.

Herr Josing berichtigt Herrn Direktor Irmer dahin, daß es sich um alte Vorschläge handele, die aus Kreisen unseres Vereins hervorgegangen und die neuerdings von Herrn Oberhafenmeister Langkopf der Zollbehörde sehr energisch entgegengehalten worden seien. Was Herr Dr. Mathies sage, sei ja sehr richtig, wenn die Reichszollbehörde komme, so komme sie schneller, als der Ausbau gemacht werde. Redner tritt nochmals dafür ein, daß man doch nehmen solle, was schnell zu erreichen sei.

Die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe habe 1909 selbst eine Verfügung erlassen, worin es heiße, daß die Talschiffahrt an der Peute abfertigen solle, und in der sehr energisch gewünscht wird, daß die Zollstelle Peute von der Bergschiffahrt benutzt wird.

Der Vorsitzende vertritt den Standpunkt, daß Herr Oberhafenmeister Langkopf es jedenfalls gut gemeint habe, indem er sagte, man möchte den Revisionshafen für die Binnenschiffahrt freigeben, aber ebenso hartnäckig stehe die Zollbehörde auf ihrem Standpunkte, die jetzige Ausfahrt des Zollkanals zu schließen. Der Schwerpunkt liege bei der Zollbehörde und glaubt Redner, daß es verkehrt sein werde, wenn sich der Verein Herrn Josings Ansicht anschließen sollte. Er trete jedenfalls für den Standpunkt der Herren Direktor Irmer und Dr. Mathies ein. Wenn man sich Herrn Josings ablehnendem Standpunkt anschließen würde, sei zu erwarten, daß wir nicht mehr gehört würden.

Der Vorschlag der Oberzollbehörde werde in der Wasserbaudirektion jetzt durchgearbeitet und es sei dem Verwaltungsrat gesagt, daß er nochmals gehört werde. Jedenfalls wäre es sehr gut, wenn wir eine Uebereinstimmung herbeiführen, daß wir zunächst den neuen Vorschlag der Wasserbaudirektion abwarten. Die Wasserbaubehörde werde die Wünsche, die die Binnenschiffahrt vorgebracht habe, berücksichtigen. Es sei nach Lage der Verhältnisse nicht ratsam, an den alten Vorschlägen festzuhalten, wohl aber könne der Verein dem Vorschlage des Herrn Josing, daß die Assistentur Baakenschleuse zu einer Zollabfertigungsstelle umgewandelt wird, zustimmen und denselben verfolgen.

Herr Zolldeklarant Meyer meint, daß sowohl in der Assistentur Baakenschleuse als auch am Mäuseturm nur Freigüter abgefertigt würden.

Herr Levy wendet ein, daß die Baakenschleuse viel zu klein sei.

Herr Josing erklärt, daß es ihm fernliege, einen Gegensatz zwischen Herrn Oberhafenmeister Langkopf und der Oberzollbehörde herbeizuführen. Die Wasserbaudirektion habe gesagt, man möge Vorschläge machen. Es wäre daher doch ganz praktisch, wenn wir Herrn Oberhafenmeister Langkopfs Antrag mit unterstützten.

Herr Baurat Höch hält es für wünschenswert, wenn aus dem Kreise der Praktiker Ansichten laut würden bezüglich der Richtung, die die neue Mündung des Oberhafenkanals in der Bucht nahe bei Entenwärder nehmen werde. Die Praktiker möchten sich auch äußern über die etwaige Kollisionsgefahr, wenn ein Schleppzug aus dem Oberhafenkanal und zugleich auch ein solcher aus der Billwärder Bucht kommt.

Herr G. A. Friedrich kann es nicht einsehen, weshalb die Talschiffahrt auf Entenwärderseite abgefertigt werden soll. Ferner hält er die Verlegung der Ausfahrt des Oberhafenkanals für sehr bedenklich, weil dadurch mehr Havarien gezeitigt würden. Er erklärt sich daher gegen das Projekt.

Herr Baurat Höch erläutert, daß nach dem Köhlbrand-Vertrage eine Verbreiterung der Elbe, und zwar auf jeder Seite von 25 m, vorgesehen sei. Die Elbe werde daher bei Ausführung des vorliegenden Entwurfs nach Norden 25 m verbreitert, die Verbreiterung nach Süden dagegen der Zukunft überlassen werden. Es werde an der verbreiterten Stelle eine versteifte Spundwand geschlagen werden, der sich die mit Zementsteinen abgedeckte Böschung aufsetzen werde. Der verbleibende Rest des Vorlandes werde in Deichhöhe angeschüttet werden.

Herr Direktor Becker macht darauf aufmerksam, daß Herr Baurat Wendemuth in der Versammlung einfach erklärt habe, wenn uns die beiden Projekte nicht paßten, bekämen wir gar nichts. Er gibt zu bedenken, daß, wenn die Ausfahrt des Oberhafenkanals verlegt werde, die Schiffahrt, die bergwärts aus dessen neuer Mündung komme, mit der aus der Konkave kommenden Schiffahrt kollidieren würde und es auf diese Weise Havarien geben werde. Die im Oberhafenkanal, jetzigen Revisionshafen, vorgesehene Breite von 93 m sei viel zu schmal; wenn man das Laden und Löschen von Kähnen berücksichtige, wobei noch immer Schuten dazwischen lägen, würden schon 30 bis 40 m der Wasserbreite verbraucht. Dann blieben zur Durchfahrt nur noch 50 m Breite, und das sei zu gering. Bei der Flut dränge das Wasser zuerst durch den Oberhafenkanal und es bilde sich stets auf der Nordseite wildes Wasser.

Herr Baurat Höch weist darauf hin, daß die Mündung der Billwälder Bucht jetzt äußerst günstig zum Strome liege; wenn sie weiter stromaufwärts verschoben und mehr senkrecht zum Strom liege, werde sie zweifellos verschlechtert. Viel nach oben könne sie nicht verlegt werden wegen der Brücke nach Kaltehofe. Er bittet daher noch einmal die Praktiker, sich über diese Frage zu äußern.

Der Vorsitzende bemerkt, daß die Ansicht des Herrn Vorredners mit dem übereinstimme, was der Vorstand in der Sitzung der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe zum Ausdruck gebracht habe.

Herr Direktor Becker spricht den Wunsch aus, den Vorschlag des Herr Oberhafenmeister Langkopf weitestgehend zu unterstützen, denn der Vorschlag dieses Herrn sei praktisch.

Herr Josing führt aus, daß die Wasserbaudirektion sich so steif auf ihren Standpunkt gestellt habe, weil die Zollbehörde den mächtigen Druck auf sie ausüben wollte und ausübte. Das Gefühl könne er nicht loswerden, daß die Baudeputation es nur begrüßen würde, wenn ihr der Druck der Zollbehörde genommen wird. Dazu könne auch der Hinweis beitragen, daß die Abfertigung in Entenwärder nach der Gewichtsdeklaration unpraktisch sei. Es werde auch jedenfalls bald kommen, daß die Zollabfertigung bei loser Ladung, wie Getreide usw., nach der Eichung vorgenommen wird, wie dies anderwärts schon eingeführt sei, und namentlich, wie die Kontrolle an den Schleusen schon immer vorgenommen werde. Man werde sich nicht mehr auf die Gewichtsdeklaration beschränken, sondern auf die Eichung. Die Abfertigung nach der Eichung könne aber nicht gut auf dem bewegten Strome ausgeführt werden, sondern müsse in ruhigem Wasser erfolgen. Wenn der Revisionshafen Entenwärder als Zollinlandshafen ausgebaut werde und gleichzeitig als Durchfahrt dienen solle, dann sei es eben kein Zollinlandshafen mehr und es sei der Binnenschiffahrt damit durchaus nicht gedient. Er meint, daß man der Wasserbaudirektion den Rücken stärken und die Gründe der Zollbehörde entkräften müsse. Auf diese Weise werde eine Versöhnung herbeigeführt und der Binnenschiffahrt geholfen.

Da das Wort weiter nicht gewünscht wird, stellt der Vorsitzende fest, daß ein bestimmter Antrag nicht vorliegt und faßt die Erörterungen dahin zusammen, daß nach übereinstimmender Ansicht der Mitglieder der Vorschlag des Oberhafenmeisters, den Revisionshafen für Zollinlandszwecke heranzuziehen, den Interessen der Binnenschiffahrt und des Zollinlandshandels am besten dienen würde. Den anderen bisher bekanntgewordenen Vorschlägen könne der Verein nicht zustimmen und müsse zunächst den in Aussicht gestellten weiteren Vorschlag der Wasserbaudirektion abwarten, ehe er eine endgültige Stellung zu der ganzen Frage einnehmen könne.

Punkt 5: Bericht über die Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt in Berlin.

Der Vorsitzende weist auf die Mitteilungen in der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" hin und berichtet über die Ausgestaltung des Zentral-Vereins. Bekanntlich standen weite Kreise der Binnenschiffahrt unter dem Eindruck, daß derselbe die wirtschaftlichen Interessen des Gewerbes gegen die Wasserbaufragen zu wenig berücksichtigt habe. Der Vorstand des Zentral-Vereins ist daher inzwischen durch Mitglieder aus den Kreisen der Schiffahrttreibenden ergänzt worden. Die Elbe habe vier Vorstandsmitglieder bekommen. Nach dem neuen Satzungsentwurf werde außerdem der im Zentral-Verein gebildete Fachausschuß besondere Vollmachten bekommen, um wirtschaftliche Fragen selbständig behandeln zu können.

Ueber den Ausbau des Mittellandkanals berichtet Herr Dr. Mathies, daß der Verein sich wiederholt zum Mittellandkanal ausgesprochen habe; jetzt sei endlich das Schlußwort gesprochen. Es sei von den Vertretern der Südlinie gesagt worden, sie könnten den Zentral-Verein nicht als kompetent anerkennen und würden sich der Abstimmung enthalten. Der Grund sei ziemlich offensichtlich der gewesen, daß sie die mit Sicherheit gegen sie fallende Entscheidung nach Möglichkeit diskreditieren wollten. Dann habe ein Herr Best eine neue Linie vorgeschlagen, die noch nördlicher liege als die Nordlinie und die ohne Schleusen gedacht sei. Dieses Projekt soll vom Zentral-Verein nachgeprüft werden. Mit Ausnahme von drei Stimmen, die sich für die Südlinie aussprachen, habe man sich für die Mittellinie entschieden. Sein Antrag, in der Entschließung zum Ausdruck zu bringen, daß, falls die Südlinie gebaut werden solle, gefordert werde, daß dieselbe auf einer Kanalbrücke über die Elbe geführt werden solle, um zu verhindern, daß der Kanalverkehr die Elbe benutzen müßte, um dadurch das ohnehin nicht günstige Wasser zu beengen, sei abgelehnt worden, um nicht die Stoßkraft der Entschließung zu beeinträchtigen.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt, Schiff- und Wasserbau

Albert Ostrop Söhne, Duisburg-Ruhrort. Die Gesellschaft ist aufgelöst.

Bergedorfer Schlepp-Dampfschiffahrt-Gesellschaft von Harden & Meyer, Bergedorf. An C. G. Harden, F. H. W. Meyer und F. H. A. Meyer ist Einzelprokura erteilt. Die des H. H. J. Harden ist durch Tod erloschen.

Fritz Bettin, Maschinenfabrik und Schiffswerft, Tangermünde. Inhaber ist der Ingenieur und Schiffsbaumeister Fritz Bettin.

Bromberger Schleppschiffahrt A.-G., Bromberg. In Danzig wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Adolf Bleichert & Co., Leipzig. Dem Oberingenieur Richard von Lühmann und dem Ingenieur Hermann Adolf Willy Bleichert ist Gesamtprokura erteilt.

Daimler - Motorengesellschaft, Stuttgart-Untertürkheim. Ministerialrat Dr. jur. Wilhelm Schall ist zum stellvertretenden Vorstandsmitglied bestellt. An Dipl.-Ing. Alfred Vischer in Berlin-Marienfelde ist für die dortige Niederlassung Prokura erteilt.

Dampfschiffs-Rhederei G. m. b. H., Landsberg (Warthe). Bruno Schröder ist nicht mehr Geschäftsführer, als solcher ist Richard Huwe bestellt.

Deutsche Werft A.-G., Hamburg. Für das Geschäftsjahr 1918 ergab sich eine Verlust von 2168 M.

Deutsche Schiffskreditbank A.-G., Duisburg. Für 1918 ergab sich nach 10 647 M Abschreibungen ein Gewinn von 46 128 M. Hofrat H. Osel schied durch Tod aus dem Aufsichtsrat; in denselben sind gewählt: Direktor Anton Notholt (Hamburg) und Hofrat Fritz Steyrer I (München).

Deutschland Schnelldampfer-Gesellschaft m. b. H., Berlin. H. Hausding und P. P. H. Dirksen sind nicht mehr Geschäftsführer.

Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-A.-G., Bochum. Die Prokura des Theophil Pinsch ist erloschen.

Duisburg-Ruhrorter Schleppverein G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Die Satzung ist geändert. Ernst Stempel in Mannheim und Fritz Kuus in Mainz sind zu Geschäftsführern bestellt. Die Prokura des Max Hedermann ist erloschen.

Fendel & Zeppenfeld Schiffs- und Industriebedarfs-Gesellschaft m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Gegründet am 2. Juli 1919. Geschäftsführer: Bernhard Zeppenfeld und Peter Fendel.

Hansa-Tiefbau- und Reederei-G. m. b. H., Hamburg. Die Firma lautet jetzt: Skandinavische Bagger- und Schleppschiffahrt G. m. b. H. Als weitere Geschäftsführer sind bestellt E. J. Schön und W. F. C. E. H. Chr. L. Cornelius.

Kahnt & Hertzer, Berlin. Die bisherige Gesellschaft ist aufgelöst. Gesellschafter sind seit 1. Juli 1919: Hermann Neumann und Franz Schlichting. Forderungen und Verbindlichkeiten sind nicht übernommen.

Julius Krümling, Magdeburg. In Berlin wurde eine Zweigniederlassung eingetragen. An Karl Rabach in Magdeburg, Karl Fischer in Hamburg, Ernst Teute in Stettin, Gustav Lücke in Berlin und Paul Ebel in Breslau ist Gesamtprokura erteilt.

Fried. Krupp A.-G., Essen. An Dr. Alfred Busemann ist für die Hauptniederlassung Prokura erteilt.

A.-G. Mainkette, Mainz. Der Reingewinn für 1918 nach 26 000 M Abschreibungen und Zuweisungen beträgt 17 869 M, die Dividende 2 % von 400 000 M.

Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft. Für 1918 ergab sich nach 420 142 M Abschreibungen ein Reingewinn von 334 614 M. Die Dividende beträgt 8 % von 2 400 000 M.

Robert Meyhofer, Pillau. Gustav Haslinger ist aus der Gesellschaft ausgeschieden. An Max Frischmann in Memel ist Prokura erteilt.

Motorboots-A.-G., Kalkberge in Liqu. Für 1918 hat sich der Verlustvortrag von 9033 M auf 652 M vermindert.

Niederrheinische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Düsseldorf. Die Gesellschaft verzeichnet für 1918 nach 103 800 M Abschreibungen 104 254 M Ueberschuß und zahlt auf 750 000 M Kapital 8 % Dividende.

Oppelner Hafen-A.-G., Oppeln. Für das Geschäftsjahr 1918/19 ergab sich ein Gewinn von 1509 M.

Julius Pintsch A.-G., Berlin. Albert Pintsch ist nicht mehr Vorstandsmitglied.

Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik, Hamburg. C. W. O. Krüger schied aus dem Vorstande. Oberingenieur Johann Louis Jacobsen, bisher Prokurist, wurde Vorstandsmitglied.

Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft, Köln. Für 1918 wurden 548 275 M Abschreibungen und Zuweisungen vorgenommen. Der Reingewinn beträgt 594 109 M. Die Dividende 8 % von 3 500 000 M.

Seerettungsgeräte-Gesellschaft m. b. H., Hamburg. Die Gesellschaft wurde aufgelöst. Liquidator ist Max Suhr.

G. Scharrer, Duisburg. Die Prokura des Gerhard Freesen ist erloschen.

F. Schichau Schiffswerft, Danzig. Die Gesellschaft ist aufgelöst und Ingenieur Carl Carlson alleiniger Inhaber der Firma.

Schiffswerft und Maschinenfabrik Mainz-Gustavsburg G. m. b. H., Mainz. Der Gesellschaftsvertrag wurde geändert. Alfred Wiesmann ist zum weiteren Geschäftsführer bestellt.

Schiffswerft und Maschinenfabrik Schroeder & Bogatzek, Neustrelitz. Offene Handelsgesellschaft, begonnen am 1. Juli 1919. Gesellschafter die Ingenieure Wilhelm Schroeder und Bruno Bogatzek.

Schmidt'sche Heißdampfgesellschaft m. b. H., Cassel. Der Gesellschaftsvertrag ist geändert. Die Prokura des Walter Mehl ist erloschen.

Schulte & Bruns, Emden. An Jacob Olthoff ist Gesamtprokura erteilt.

Joseph Schürmann G. m. b. H., Duisburg. Für Bruno Rosendahl ist Carl Mockewitz zum Geschäftsführer bestellt.

Securitas-Werke A.-G. für Schiff- und Maschinenbau und Sprengstoffabrikation, Harburg. Der Sitz der Gesellschaft ist nach Bochum verlegt.

A.-G. Hugo Stinnes für Seeschiffahrt und Ueberseehandel, Hamburg. Gesamtprokura ist erteilt an Admiralitätsrat a. D. Maximilian Warns und an Hugo Eversmann.

Stocks & Kolbe, Kiel. An Otto Voigt ist Gesamtprokura erteilt.

Vereinigte Flensburg-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffsgesellschaft, Sonderburg. Die Satzung ist geändert. Das Vorstandsmitglied Peter Hansen in Sonderburg ist verstorben.

Westfälische Transport-A.-G., Dortmund. Direktor Theodor Kölven ist als ordentliches Vorstandsmitglied eingetragen.

Odin bzw. Wotan Schiffahrtsgesellschaft m. b. H., Duisburg. Hugo Cramer ist nicht mehr Geschäftsführer, als solcher ist Fritz Roeber bestellt.

M. Zietschmann, Duisburg. In Neuß wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Schiffahrtsbetrieb und Schiffahrtsverkehr

Nachweisung über die Kohlenbewegung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen

	A. Kohlen-Anfuhr			B. Kohlen-Durchfuhr
	Auf der Eisenbahn t	Zu Wasser t	Summe t	Vom Rhein-Herne-Kanal zum Rhein t
im 2. Vierteljahr 1919	577 480	*) 25 776	603 256	704 088
im 2. Vierteljahr 1918	2 450 201	91 464	2 541 665	1 284 348
in 1919 mehr	—	—	—	—
in 1919 weniger	1 872 721	65 688	1 938 409	580 260
Vom 1. Januar bis einschließlich Juni 1919	1 519 607	59 408	1 579 015	1 713 754
Vom 1. Januar bis einschließlich Juni 1918	4 071 172	171 490	4 242 662	2 659 842
in 1919 mehr	—	—	—	—
in 1919 weniger	2 551 565	112 082	2 663 647	946 088

*) Hiervon wurden:

1. — t aus Belgien angefahren, davon — t in Kanalschiffe und — t in Rheinschiffe überschlagen.

2. 24 996 t auf dem Rhein-Herne-Kanal angefahren, davon — t in Rheinschiffe überschlagen.

	C. Kohlen-Abfuhr								
	Koblenz und oberhalb t	Köln bis Koblenz ausschl. t	Duisburg bis Köln ausschl. t	Duisburg b. z. holl. Grenze t	Rhein-Herne-Kanal t	Holland t	Belgien t	Frankreich t	Summe t
i. 2. Viertelj. 19	547724	—	6340	8030	1900	19090	—	—	*583084
i. 2. Viertelj. 18	2382810	18498	377	14960	821	—	—	—	2417466
1919 mehr	—	—	5963	—	1079	19090	—	—	—
1919 wenig.	1835086	18498	—	6930	—	—	—	—	1834382
Vom 1. Jan. bis einschl. Juni 1919	1500129	9747	27378	20611	1900	53974	—	—	1613739
Vom 1. Jan. bis einschl. Juni 1918	3954360	39652	682	29760	1251	13773	147	—	4039625
1919 mehr	—	—	26696	—	649	40201	—	—	—
1919 wenig.	2454231	29905	—	9149	—	—	147	—	2425886

*) Außerdem 24 978 t Bootekohlen.

Nachweisung
über den Güterverkehr im städtischen Hafen zu Cleve
für Monat Mai 1919.

Ein- und ausgegangen sind im ganzen:
3 Güterdampfer
6 Schleppkähne
1 Holzfloß.

a) Eingang:

Leinöl	1 154 701 kg
Rappsöl	115 958 „
Schilfrohr	109 000 „
Kohlen	60 000 „
Stückgut	2 852 „
	1 442 511 kg

b) Ausgang: — —

Holz ... 344 cbm Wassermaß.

Nachweisung
über den Güterverkehr im städtischen Hafen zu Cleve
für Monat Juni 1919.

Ein- und ausgegangen sind im ganzen:
3 Güterdampfer
4 Schleppkähne
1 Holzfloß.

a) Eingang:

Leinöl	1 428 313 kg
Kohlen	120 000 „
Schilfrohr	36 000 „
	1 584 313 kg

b) Ausgang: — —

Holz ... 380 cbm Wassermaß.

Hafen Worms.
Der Gesamtverkehr im II. Kalendervierteljahr 1919 betrug:

1919	zu Berg				zu Tal				Gesamtverkehr der Güter in Tonnen
	Personenboote	Güterboote	Segelschiffe	Güter in Tonnen	Personenboote	Güterboote	Segelschiffe	Güter in Tonnen	
Zufuhr	35	30	135	43 031	36	40	6	2 215	45 246
Abfuhr	35	30	5	259	36	40	136	2 407	2 666
Zusammen	70	60	140	43 290	72	80	142	4 622	47 912
Zufuhr 1918	60	82	207	90 716,5	57	65	113	2 740,5	93 457
Abfuhr 1918	60	82	13	5 059,5	57	65	296	96 652,5	101 712
Zusammen 1918	120	164	220	95 776	114	130	409	99 393	195 169
Mithin gegen 1918 mehr	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mithin gegen 1918 weniger	50	104	80	52 486	42	50	267	94 771	147 257

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 38. B. 86 689. **Vorrichtung für das Niederlassen von Rettungsbooten.** Jacob de Beer, Rotterdam; Vertr.: Dr. Döllner, Seiler u. Maemecke, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 28. 6. 18. Holland 14. 8. 17.

Klasse 65a, 47. B. 74 357. **Steuerruder für Schraubenschiffe mit quer liegenden Ablenkungsplatten für den Schraubenstrom.** Max Buchholz, Danzig-Langfuhr, Johannisthal 18. 7. 10. 12.

Klasse 65a, 3. A. 29 807. **Geschweißte Eisenbeplattung, insbesondere für Schiffe.** Wilhelm Arlt, Kiel. 25. 10. 17.

Klasse 65a, 53. S. 46 614. **Schleppvorrichtung für Schiffe.** Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Siemensstadt bei Berlin. 3. 5. 17.

Klasse 65c, 3. W. 50 848. **Boot zur Schilfernte in Sümpfen.** Max Welde, Culmsee (Westpr.). 21. 5. 18.

Klasse 65d, 5. S. 47 950. **Torpedoantrieb.** Ernst Sokolowski, Hamburg, Klosterallee 9. 5. 3. 18.

Klasse 65d, 9. P. 37 055. **Minen-Sprenggreifer.** Wilhelm Poppe, Kiel, Faulenstraße 41. 5. 9. 18.

Klasse 65d, 9. D. 31 356. **Minenräumer od. dgl.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 27. 10. 14.

Klasse 65f, 21. A. 30 786. **Schiffsturbinenanlage mit einfacher Zahnradübersetzung.** Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie., Baden, Schweiz; Vertr.: Robert Boveri, Mannheim-Käferthal. 27. 7. 18. Schweiz 11. 7. 18.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 61. 315 079. **Trimmvorrichtung.** Alexander Gebauer, Elbing (Westpr.). 6. 3. 18. G. 46 350.

Klasse 65a, 12. 301 345 „K“. **Nach außen aufschlagender Lukendeckel für Tauchboote;** gelöscht am 28. 6. 19. Aktien-Gesellschaft „Weser“, Bremen. 22. 3. 16. A. 27 905.

Klasse 65a, 58. 302 428 „K“. **Kennzeichnung von Schiffahrtsstraßen.** Siemens & Halske Akt.-Ges., Siemensstadt bei Berlin. 27. 1. 16. S. 44 899.

Klasse 65d, 8. 303 949 „K“. **Verfahren, fertige Schiffe nachträglich gegen Unterseegefahr zu schützen;** gelöscht am 25. 7. 19. Erich Grundt, Wilhelmshaven (Werft, Schiffbauressort). 29. 5. 15. G. 42 945.

Klasse 65d, 9. 315 297. **Verfangsperre zum Unschädlichmachen feindlicher, durch Propeller oder Schaufelräder angetriebener Schiffe, bei der sich Fangleinen in den Propellern der die Sperre überfahrenden Schiffe verfangen sollen.** Theodor Werneburg, Wittenberge (Bez. Potsdam). 11. 6. 18. W. 50 950.

Klasse 84a, 6. 315 299. **Vorrichtung zur Beseitigung von Kiesablagerungen vor und in Werkkanälen.** Paul Ewerbeck, München-Harlaching, Lindenstraße 33. 30. 5. 18. E. 23 193.

Klasse 84c, 2. 315 300. **Wellspundwand aus T-, U-, Z- oder ähnlichen Walzeisen.** Dipl.-Ing. Hermann Deimling, Hamburg, Langereihe 101. 1. 8. 16. D. 32 781.

Klasse 84c, 2. 315 138. **Vorrichtung zum seitlichen Herausdrängen des Bodens aus den Klauen beim Einrammen von eisernen Spundbohlen mit Wulst- und Klauenverschluß.** Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-Akt.-Ges., Bochum. 17. 8. 16. D. 32 815.

C. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren: 65f, 247 979; 310 947.
Infolge Verzichts: 65a, 299 911.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 710 109. **Gestanzter und gepreßter Halter für eiserne Wegerungsleisten für Schiffe.** Heinrich Ludwig Diedrich Krohn, Neurahlstedt b. Hamburg. 3. 6. 19. K. 75 725.

Klasse 65c. 710 762. **Verbrennungs- und Tret-Motorboot.** Mercur-Flugzeugbau G. m. b. H., Berlin. 14. 11. 18. M. 60 186.

Klasse 65c. 710 848. **Geteilte Rudervorrichtung mit Kraftübertragung durch Hebelarm sowie Fahrt in der Gesichtsrichtung.** Hugo Geßler, Bernburg a. S. 23. 11. 18. G. 42 588.

Klasse 65c. 710 210. **Bootswagen.** Fa. Hermann Thieme, Leipzig-Gohlis. 28. 5. 19. T. 20 400.

Klasse 65c. 709 795. **Motorrennboot in Tropfenform und kleinen Stabilisations-Tragflächen.** C. Vollbrecht, Schneidemühl. 19. 2. 19. V. 14 791.

Klasse 65f. 710 164. **Motor-Schnellboot.** Johannes Kuhn, Buß (Saar). 16. 12. 18. K. 73 906.

Klasse 84a. 710 072. **Mönchzange.** Otto Daehnhardt. Ober-Zibelle (Post Zibelle). 13. 2. 19. D. 32 901.

Klasse 84a. 710 127. **Sohlenstein aus Eisenbeton.** Adolf Günther, Auerbach i. V. 7. 6. 19. G. 43 776.

Klasse 84a. 710 128. **Uferschutzstein aus Eisenbeton.** Adolf Günther, Auerbach i. V. 7. 6. 19. G. 43 777.

Klasse 84c. 710 573. **Spundwandeisen.** Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-Akt.-Ges., Dortmund. 12. 6. 19. D. 33 563.

Klasse 84d. 710 532. **Bagger.** Hermann Otto Kurth, Lauter i. S., und Paul Mögel, Dresden, Zinnwalder Straße 1. 30. 7. 18. K. 75 808.

Klasse 84c. 710 245. **Verstellbare Druckstrebe.** Anton Braun, Uerdingen. 26. 10. 18. B. 80 719.

Klasse 84d. 710 241. **Bagger.** Hermann Otto Kurth, Lauter i. S., und Paul Mögel, Dresden, Zinnwalderstr. 1. 30. 7. 18. K. 72 849.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 653 062. **Erdanker.** A. Markscheffel & Sohn, Hamburg. 28. 7. 16 M. 55 703. 15. 7. 19.

Klasse 65a. 660 183. **Taucheranzug.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 29. 1. 17. D. 30 506. 27. 6. 19.

Klasse 65a. 666 843. **Taucher-Brust, leucht.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 13. 6. 17. D. 30 823. 27. 6. 19.

Klasse 65a. 667 909. **Belasteter Helm usw.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 24. 7. 17. D. 30 914. 27. 6. 19.

Klasse 65a. 667 910. **Helm usw.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 24. 7. 17. D. 30 915. 27. 6. 19.

Klasse 65a. 682 501. **Taucherbrille.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 8. 2. 17. D. 30 532. 27. 6. 19.

Klasse 65a. 688 520. **Taucheranzug.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 27. 11. 17. D. 31 290. 27. 6. 19.

Klasse 65a. 692 490. **Taucherschlitten.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 28. 1. 18. D. 31 530. 27. 6. 19.

Bücherbesprechungen

„Die Vollendung des Mittellandkanals." Volkswirtschaftliche Untersuchungen über die Linienführung von Dr. J. Remme (Berlin).

Im Gegensatz zu der an dieser Stelle (Heft 7/8 dieses Jahrgangs) besprochenen Denkschrift der Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals, die den Nachweis erbringen sollte, daß die südliche Linienführung die volkswirtschaftlich wertvollste ist, will die vorliegende Arbeit in einer vorurteilslosen, objektiven, unparteiischen, also wissenschaftlichen Untersuchung die günstigste Linienführung ermitteln. Während die Denkschrift der Südlinie ferner nur untersucht, welche lokalwirtschaftliche Bedeutung die Südlinie für das von ihr unmittelbar und das durch den Verbindungskanal zur Saale erschlossene Verkehrsgebiet besitzt, wird in diesen Untersuchungen das Problem der Linienführung in Beziehung zur deutschen Volkswirtschaft gebracht.

Diese in der Einleitung hervorgehobenen Gesichtspunkte sind in der Arbeit in geschickter und übersichtlicher Form durchgeführt.

Nach Besprechung der in Vorschlag gebrachten Hauptlinien von Misburg zur Elbe, der für die Nord-, Mittel- und Südlinie in Frage kommenden Verbindungen zur Saale und nach Leipzig, Halle, Bitterfeld werden die technischen Erwägungen und die wirtschaftlichen Untersuchungen über die Linienführung behandelt. Man muß dem Verfasser darin durchaus beistimmen, daß eine Wasserstraße von der Bedeutung des Mittellandkanals einen jederzeit vollschiffigen Verkehr erfordert. Da die Elbe diesen nicht gewährleisten kann, so muß der Kanal, wenn er nicht wie 1904 bei Hannover, so jetzt zum zweitenmal bei Magdeburg steckenbleiben und wieder ein wirtschaftlich wie technisch unvollendetes Werk bleiben soll, über die Elbe hinweggeführt werden. Den wichtigsten Teil bilden die Untersuchungen über die verkehrswirtschaftliche Lage der beteiligten Verkehrsbezirke und die Linienführung, die zu dem Ergebnis führen, daß für den Durchgangsverkehr in erster Linie die Rehdersche Nordlinie und alsdann die Franziussche Mittellinie in Frage kommen. Remme kommt auf Grund seiner Untersuchungen auch zu dem Ergebnis, daß der Durchgangsverkehr durch die Südlinie auf jeden Fall eine sehr erhebliche Belastung erfährt, die sich nicht rechtfertigen läßt, wenn sie verhindert werden kann.

Die Beziehungen Bremens zum Mittellandkanal werden untersucht, wobei Remme zu dem zutreffenden Urteil gelangt, daß die Einflußsphäre Bremens in keinem Fall in die Gegend von Staßfurt

und Bernburg und das durch den Verbindungskanal zur Saale aufzuschließende Hinterland reicht, ganz gleich, welche Linienführung für den Mittellandkanal gewählt und ob der Nord-Süd-Kanal gebaut wird oder nicht. In diesen Gebieten herrschen Hamburg, Lübeck und Stettin. Hinsichtlich des Staßfurter Gebiets weist der Verfasser nach, daß es, was die Wegelängen und Transportkosten betrifft, neutral ist. Die Südlinie bietet für diese Gegend gegenüber einer anderen Linie durchaus keine bemerkenswerten wirtschaftlichen Vorteile; nur Oschersleben und das Halberstädter Gebiet können ein begründetes Interesse für die Südlinie geltend machen. Da aber dieses Gebiet einen Verkehr von nur 4 bis 8 % gegenüber dem Durchgangsverkehr aufweist, tritt das Interesse dieses engbegrenzten Gebiets zurück gegenüber den übrigen in Frage kommenden Interessen. Vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus können also keine zwingenden wirtschaftlichen Gründe dafür geltend gemacht werden, welche die Wahl der südlichen Linienführung erforderlich machten.

Remme prüft die Frage, was als Kanalgebietsverkehr zu betrachten ist, und untersucht das Verhältnis des Durchgangsverkehrs zum Kanalgebietsverkehr. Er kommt zu dem Ergebnis, daß der Kanalgebietsverkehr in keinem Fall mehr als 25% des Gesamtverkehrs beträgt und daß, von verschwindenden Ausnahmen abgesehen, die Hauptverkehrsgüter im Kanalgebiet kein ausgesprochenes Interesse an der Südlinie haben.

Der Behauptung, daß die Entwicklung des gewerblichen Lebens in Mitteldeutschland am meisten beim Bau der Südlinie gefördert werde, begegnet Remme mit dem Nachweis, daß das gewerbliche Leben im eigentlichen Kanalgebiet bei jeder Linienführung in gleichem Maße gefördert werden könne.

Sehr beachtenswert erscheint der Vorschlag, den Remme hinsichtlich der Erbauung einer zweiten Kanallinie in späterer Zeit macht. Der Hinweis auf den Vorgang der Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Kanalgebiet zwischen Ost- und Westdeutschland ist unhistorisch und sachlich unhaltbar. Zuerst muß die Linie gebaut werden, die einem schon bestehenden, wirtschaftlichen Bedürfnis Rechnung trägt, und das ist die Rehdersche Nordlinie oder die Mittellinie. Sollte sich später wirklich ein erhebliches Bedürfnis für die Südlinie zeigen, so steht nichs im Wege, in Zukunft einen einschiffigen, billigen Kanal von Braunschweig über Börssum und Oschersleben im Zuge der jetzt geplanten Südlinie zu bauen. Dieser Kanal wäre ein eigentlicher Industrie- und Aufschließerkanal.

So gelangt Remme schließlich zu dem Endergebnis, daß, von welchem Gesichtswinkel immer man die Frage der Linienführung des Mittellandkanals prüft, immer es sich herausstellt, daß, vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte aus betrachtet, bei weitem mehr Gründe für die Rehdersche Nord- bzw. die Mittellinie als für die Südlinie sprechen. Nord- und Mittellinie dienen sowohl den Erfordernissen des großen Fern- und Durchgangsverkehrs wie den Ansprüchen und Bedürfnissen des Kanalgebietes und des Lokalverkehrs. Es ist höchst erfreulich, daß in diesem neuen Beitrag zu der Literatur des Mittellandkanals ein weiterer Beweis für die Richtigkeit der Stellungnahme des Zentral-Vereins für Binnen-Schiffahrt in der Frage der Vollendung des Mittellandkanals erbracht wird.

G. de Thierry.

„Deutsche Aktienreedereien, Hochseefischereien und Werften 1918."

Die bekannte Bankfirma Sally M. Mainz in Hamburg hat, wie in früheren Jahren, die Abrechnungen der bekannten großen Schiffahrtsgesellschaften, Hochseefischereien und Werften in einem übersichtlichen 100 Seiten umfassenden Jahrbuch zusammengestellt.

Das Buch enthält die Dividenden und Kurse sowie drei wertvolle Vergleichstabellen und ist besonders interessant, weil es einen guten Ueberblick über die finanzielle Lage der Erwerbszweige gibt, die, mit dem Wirtschaftsleben Deutschlands aufs engste verbunden, in erster Linie dazu berufen sind, unsere Beziehungen mit dem Auslande wieder anzubahnen.

Auch die dem Buche beigefügte Liste der in ihm aufgeführten Aufsichtsrats- und Vorstandsmitglieder vereinigt fast alle führenden Männer der deutschen Schiffahrt und der ihr nahestehenden Gewerbe.

Es verdient als rührige Leistung hervorgehoben zu werden, daß dieses Buch nebst den ausführlichen Tabellen trotz der augenblicklichen ungeheuren wirtschaftlichen und politischen Hemmungen Deutschlands erscheint.

XXVI. Jahrgang 1919
Heft 17
1. September

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Walter Reichelt, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 1 Mark

Anzeigen kosten 50 Pfennig die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140,* zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse*

Kompetenzregelung der Binnenschiffahrt in der alten und neuen Reichsverfassung

Von Karl Wellner, Berlin

Die Herstellung von Land- und Wasserstraßen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs, sowie die Beaufsichtigung und Gesetzgebung hinsichtlich des Flößerei- und Schiffahrtsbetriebes auf den mehreren Staaten gemeinsamen Wasserstraßen und der Zustand der letzteren lagen nach Artikel 4, Ziffer 8 und 9 der alten Reichsverfassung, bei dem Reiche. Das Reich hatte aber nicht die ausschließliche Gesetzgebungsbefugnis, seine Zuständigkeit konkurrierte vielmehr mit der Zuständigkeit der Landesgesetzgebung. Solange das Reich seine Befugnis nicht ausgeübt hatte, war die Landesgesetzgebung allein zuständig und erst dann, wenn und soweit das Reich seine Befugnis ausgeübt hatte, kam die Zuständigkeit der Landesgesetzgebung in Fortfall. Als unbestritten war von dem Königl. Preußischen Bevollmächtigten zugegeben worden, daß selbst bezüglich der der Bundeslegislative zugewiesenen Gegenstände die in den einzelnen Staaten geltenden Gesetze und Verordnungen nur solange in Kraft bleiben und auf dem bisherigen Wege der Einzelgesetzgebung abgeändert werden könnten, bis eine bindende Norm vom Bunde ergangen wäre. (Schlußprotokolle mit Bayern vom 23. November 1870, Anlage IV, B. G. Bl. 1871, S. 23.)

Von seiner Kompetenz hatte das Reich, abgesehen von den für den Krieg dem Reiche in bezug auf die Binnenschiffahrt eingeräumten Befugnissen, wie sie insbesondere auf Grund des § 3 des sogenannten Ermächtigungsgesetzes vom 4. August 1914 durch die Bundesratsverordnungen über die wirtschaftlichen Maßnahmen in der Binnenschiffahrt vom 18. August 1917, sowie über die Errichtung von Betriebsverbänden in der Binnenschiffahrt vom gleichen Datum, vorgesehen sind (Reichsgesetzblatt 1917, Nr. 147, Nr. 5999/6000), sehr wenig Gebrauch gemacht und zwar nur durch die Erbauung des Nord-Ostsee-Kanals. (Reichsgesetz vom 16. 3. 1886, R. G. Bl. S. 58.)

Im übrigen hatten die Gliedstaaten de facto ihre Kompetenz behalten und waren hierin selbständig, soweit sie nicht durch die reichsrechtliche Regelung oder durch zwischenstaatliche Abmachungen, wie durch die Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, die Elbeschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 mit der sogenannten Additionalakte vom 13. April 1844 und die Weserschiffahrtsakte vom 22. November 1823 und der Zusatzakte vom 3. September 1857 mit Abänderungen vom Jahre 1861 über einheitliche Regelung der Flußpolizei, Schiffahrtsabgaben usw. beschränkt worden waren.

Um das Binnenschiffahrtswesen einheitlich zu gestalten, hatte bereits im Jahre 1871 der Abgeordnete Wiggers, unter Hinweis auf die militärische Bedeutung eines entwickelten Kanalnetzes, sowohl in den Debatten über die Handhabung des Artikels 4, Ziffer 8, als auch im Anschluß an Artikel 4, Ziffer 9, den Gedanken vertreten, daß das Reich nicht nur die Kompetenz, die widerstrebenden Interessen mehrerer Uferstaaten an gemeinsamen Wasserstraßen auszusöhnen, sondern vielmehr auf Grund des Artikel 4, Ziffer 8, eine zentrale Wasserstraßenpolitik im militärischen und Verkehrsinteresse zu treiben habe, eine Anregung, wie sie niemals in späteren Jahren im Reichstage so klar begründet und zielbewußt vorgebracht worden ist. Während des Krieges stellte sodann Bassermann am 31. März 1917 den Antrag, die Uebernahme der Wasserstraßen, gemäß Artikel 4, Ziffer 8 der alten

Reichsverfassung, auf das Reich und die Schaffung eines Reichsamts für Wasserstraßen in die Wege zu leiten.

Eine wesentliche Aenderung der Kompetenz gegenüber der alten Reichsverfassung bringt die neue Reichsverfassung. Der Grund, weshalb die Kompetenz den Gliedstaaten genommen und auf das Reich übertragen worden ist, ist in dem ersten Verfassungsentwurf des früheren Reichsministers Preuß, der vom unitarischen Gedanken getragen war gegenüber dem föderativen Gedanken, der der alten Reichsverfassung zugrunde lag, zu scharf geprägtem Ausdruck gelangt. § 3, Ziffer 5 dieses Entwurfes erklärte zur Reichsangelegenheit, die ausschließlich der Gesetzgebung des Reiches unterlag: „Das öffentliche Verkehrswesen und zwar u. a. die Binnenschiffahrt auf den mehreren deutschen Freistaaten gemeinsamen Wasserstraßen“. Der Gedanke, daß das Verkehrswesen des Reiches einheitlich von diesem geleitet werden müsse, kam hier mit bewußter Deutlichkeit zum Ausdruck. In großzügiger Weise wurde dem Reiche neben dem Bau der Wasserstraßen auch der Verkehr auf denselben übertragen. Danach war das Reich, entgegen der ihm in der alten Reichsverfassung eingeräumten Stellung, nach der es nur befugt, aber nicht verpflichtet gewesen ist, gezwungen, die Binnenschiffahrt in dem angegebenen Umfange gesetzlich zu regeln und hatte weiter das Recht und die Pflicht, seinerseits die Binnenschiffahrt in diesem Umfange zu verwalten.

Der unter Mitwirkung des Staatenausschusses zustande gekommene, der Nationalversammlung in erster Lesung vorgelegte zweite Verfassungsentwurf gab dem Reiche die Gesetzgebung für das Binnenschiffahrtswesen, soweit es sich um den allgemeinen Verkehr und um die Landesverteidigung handelte, und erklärte es für Aufgabe des Reiches, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen in seine Verwaltung zu übernehmen. Die Uebernahme konnte nur im Wege des Vertrages gegen Entschädigung erfolgen. Das Reich sollte berechtigt sein, im Interesse des allgemeinen Verkehrs oder der Landesverteidigung kraft eines Reichsgesetzes auch gegen den Widerspruch der beteiligten Gliedstaaten unbeschadet der Landeshoheitsrechte neue Binnenwasserstraßen anzulegen oder vorhandene auszubauen. Dabei sollten die Interessen der Landeskultur und der Wasserwirtschaft gewahrt werden und auch auf deren Förderung Rücksicht genommen werden. Die Gliedstaaten konnten verlangen, daß das Reich die Binnenwasserstraßen übernahm, die mit der neuanzulegenden oder auszubauenden Binnenwasserstraße ein einheitliches Stromgebiet oder Wasserstraßennetz bildeten, wenn deren wirtschaftlicher Wert durch die neue Wasserstraße erheblich beeinträchtigt wurde. Jede Wasserstraßenverwaltung hatte sich den Anschluß anderer Binnenwasserstraßen auf Kosten der Unternehmer gefallen zu lassen. Die gleiche Verpflichtung bestand für die Herstellung einer Verbindung zwischen Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen. (Art. 101 und 102.)

Der Gesetzestext des zweiten Verfassungsentwurfes, wie er von dem Verfassungsausschuß abgeändert der Nationalversammlung in zweiter und dritter Lesung vorgelegt worden ist, bringt gegenüber dem Text in erster Lesung einige Abänderungen in der Disposition und sachlicher Natur. Die Bestimmung, daß das Reich die Gesetzgebung über die Binnenschiffahrt hat, soweit es sich um den allgemeinen Verkehr und die Landesverteidigung handelt, finden wir im ersten Hauptteil, 1. Abschnitt, Artikel 8, Ziffer 19.[1]) Artikel 97 erklärt es als Aufgabe des Reiches, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen. Nach der Uebernahme können dem allgemeinen Verkehr dienende Wasserstraßen nur noch vom Reiche oder mit seiner Zustimmung angelegt oder ausgebaut werden. Bei der Verwaltung, dem Ausbau oder dem Neubau von Wasserstraßen sind die Interessen der Landeskultur und der Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren, auch ist auf deren Förderung Rücksicht zu nehmen. Jede Wasserstraßenverwaltung hat sich den Anschluß anderer Binnenwasserstraßen auf Kosten der Unternehmer gefallen zu lassen. Die gleiche Verpflichtung besteht für die Herstellung einer Verbindung zwischen Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen. Mit dem Uebergang der Wasserstraßen erhält das Reich die Enteignungsbefugnis, die Tarifhoheit, sowie die Strom- und Schiffahrtspolizei.

Artikel 168[2]) bestimmt, daß die Uebernahme der dem allgemeinen Verkehr dienenden Staatseisenbahnen und Wasserstraßen auf das Reich im Wege der Verständigung bis zum 1. April 1921 zu erfolgen hat. Soweit bis zum 1. Oktober 1920 eine Verständigung noch nicht erzielt ist, trifft ein Reichsgesetz die Entscheidung über die Bedingungen der Uebernahme. Das Gesetz überträgt die Festsetzung der Höhe der Entschädigung einem Schiedsgericht.

Gegenüber dem Preußschen Entwurf wurde der unter Mitwirkung des Staatenausschusses zustande gekommene Entwurf einer neuen Reichsverfassung von Dr. v. Delbrück (vgl. die Protokolle der verfassungsgebenden Nationalversammlung, Band I, S. 386) als ein Rückschritt hinsichtlich des Verkehrswesens bezeichnet und gab dem Abgeordneten Dr. Heinze (ebendort Seite 397) Anlaß zu der Bemängelung, daß der Grundsatz für das Verkehrswesen angedeutet, aber nur programmatisch aufgestellt worden sei; dann heiße es nur, daß das Reich die Verkehrsanstalten, Post, Eisenbahn usw. auf dem Wege des Vertrages von den einzelnen Staaten übernehmen könne. Ob dieser Vertrag jemals zustande komme, das stehe dahin. Letztere Bedenken werden nunmehr durch die vom Verfassungsausschuß beschlossene Verschärfung, daß die Uebernahme der gesamten Wasserstraßen durch das Reich bis zum 1. April 1921 hergestellt sein muß, beseitigt.

Das Reich will den Grundsatz einheitlicher Regelung der Wasserstraßen offenbar nicht verlassen, wenngleich die bewußte Deutlichkeit des im Preußschen Entwurf ausgesprochenen Gedankens einheitlicher Regelung des gesamten Verkehrswesens vermißt wird.

Sowohl der zweite Verfassungsentwurf, als auch der durch den Verfassungausschuß der Nationalversammlung vorgelegte abgeänderte Entwurf, der in dritter Lesung angenommen worden ist, erwecken den Anschein, als ob dem Reiche die Kompetenz zur Regelung des Wasserstraßenverkehrs fehle und als ob nur die Sorge für den Bau und die Unterhaltung der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in die Reichszuständigkeit falle.

Dieser Eindruck wird dadurch hervorgerufen, weil Art. 91 der neuen Reichsverfassung bzw. Art. 89 des Entwurfs bezüglich der Regelung der Eisenbahnen bestimmt: „Die Reichsregierung erläßt mit Zustimmung des Reichsrats die Verordnungen, die den Bau, den Betrieb und den Verkehr der Eisenbahnen regeln.“ (Eisenbahnbau-, Betriebs-, Verkehrs-, Signalordnung und dergleichen.)

Der Gedanke liegt nahe, daß in der Verfassung in Anlehnung an die die Eisenbahnen betreffenden Bestimmungen ein Zusatz zu den Artikeln über die Wasserstraßen enthalten sein müsse, der dem Reiche ausdrücklich die Möglichkeit gibt, die Binnenschiffahrt leitend zu beeinflussen. Es ist demzufolge auch in der Wochenschrift für die Förderung der deutschen Schiffahrt, des Schiffbaues, Wasserbaues und der Industrie „Das Schiff“ vom 4. April 1919, Nr. 2035 in dem Artikel „Die Binnenschiffahrt in dem Entwurf der Reichsverfassung“ gefordert worden, daß ein Zusatz folgender Art in die Reichsverfassung aufgenommen werde: „Die Reichsregierung hat im Einvernehmen mit den beteiligten Eisenbahnverwaltungen die erforderlichen Maßnahmen zur ausgiebigen Ausnutzung der Wasserstraßen im allgemeinen Ver-

[1]) Artikel 7, Ziffer 19, der jetzt in Kraft getretenen Verfassung.

[2]) Artikel 171 der neuen Reichsverfassung.

kehrsinteresse zu treffen. Sie erläßt mit Zustimmung des Reichsrats die Verordnungen, die den Schiffahrtsverkehr und -betrieb regeln. (Verkehrsordnung, schiffahrtspolizeiliche Vorschriften, Signalordnung, Vorschriften über Schiffsvermessungen und Untersuchungen der Befähigungsnachweise für Schiffsführer, Maschinisten und dergleichen.)"

Dieser Zusatz ist jedoch nicht notwendig. Er wäre es nur dann, wenn die Absicht bestände, hinsichtlich der Verkehrsordnung, der Vorschriften schiffahrtspolizeilicher Natur, der Signalordnung, der Vorschriften über Schiffsvermessungen und Untersuchungen der Befähigungsnachweise für Schiffsführer, Maschinisten und dergleichen den Weg der ordentlichen Gesetzgebung zu verlassen und diese Materien der Regelung von Reichsregierung und Reichsrat zu unterwerfen. Nur das ist der Sinn des die Eisenbahnen betreffenden Artikels 91 der neuen Reichsverfassung. Daß der Eisenbahnbau, Eisenbahnbetrieb, Eisenbahnverkehr, die Signalordnung und dergleichen überhaupt der Kompetenz des Reiches unterliegen, wird nicht in Artikel 91, sondern im Artikel 7 Ziffer 19 bestimmt. Artikel 91 gibt nur Auskunft über die Organe des Reiches, die die dort aufgezählten Materien zu regeln haben.

Diese Organe sind nicht die der eigentlichen Gesetzgebung, nicht Reichstag und Reichsrat, sondern vielmehr die Reichsregierung und der Reichsrat. In analoger Weise ist deshalb zu sagen, daß das gesamte Binnenschiffahrtswesen der Reichskompetenz unterliegt. Das ergibt sich wie für die Eisenbahnen auch für den Binnenwasserverkehr aus Artikel 7, Ziffer 19. Das Reich kann also auf Grund des Artikel 7, Ziffer 19, sich durch Gesetz für den Erlaß von Verordnungen, die den Binnenschiffahrtsverkehr und -betrieb regeln, wie Verkehrsordnung, schiffahrtspolizeiliche Vorschriften, Signalordnung, Vorschriften über Schiffsvermessungen und Untersuchungen der Befähigungsnachweise für Schiffsführer, Maschinisten und dergleichen, für zuständig erklären. Die Verfassung geht sogar noch weiter und bestimmt in Artikel 97: „Mit dem Uebergang der Wasserstraßen erhält das Reich die Enteignungsbefugnis, die Tarifhoheit, sowie die Strom- und Schiffahrtspolizei." Sie überträgt also für die in das Eigentum des Reiches übergehenden Wasserstraßen ohne weiteres den Reichsorganen die Befugnis, strom- und schiffahrtspolizeiliche Verordnungen zu erlassen. Auf Grund des Artikels 7, Ziffer 19, würden also auch Maßnahmen, die den Wasserverkehr betreffen, wie die auf Grund des § 3 des sogenannten Ermächtigungsgesetzes vom 4. August 1914 erlassenen Kriegsverordnungen über die wirtschaftlichen Maßnahmen in der Binnenschiffahrt, sowie über die Errichtung von Betriebsverbänden in der Binnenschiffahrt zur Reichskompetenz gehören und auch im Friedenszustande vom Reich und nicht von den Ländern zu treffen sein.

Der Rhein-Rhône-Kanal und der Plan des „Großelsässischen Kanals"

Von Dr. phil. Richard Hennig (Berlin-Friedenau)

Mr. Millerand, der neue französische Generalkommissar für Elsaß-Lothringen, hat veranlaßt, daß der Anschluß der elsaßlothringischen Binnenschiffahrtswege an die französischen Stromnetze sogleich studiert werde. Der mit dem Studium betraute Ingenieur Imbeau hielt nun kürzlich in der Pariser „Académie des Sciences" einen Vortrag, in dem er eine Reihe von sehr bedeutenden Forderungen aufstellte, deren Verwirklichung geeignet sein würde, die bisher noch ziemlich dürftigen Wasserverbindungen zwischen dem Stromsystem des Rheins und den französischen Flüssen auf die Höhe zu bringen. Der weitaus bedeutendste unter den Imbeauschen Vorschlägen betrifft die Schaffung eines „Großelsässischen Kanals", eines Großschiffahrtsweges für 1200-t-Schiffe zwischen Rhein und Rhône, der einen fortlaufenden Wasserweg für große Fahrzeuge von 1602 km Länge von Rotterdam bis Marseille mitten durch Europa schaffen würde.

Der Plan ist nichts weniger als phantastisch, ja, man darf annehmen, daß ohne den jahrzehntelangen scharfen politischen Gegensatz zwischen Deutschland und Frankreich der genannte Großschiffahrtsweg zwischen dem Rhein und der Rhône bereits vorhanden sein würde. Der vorhandene, schon fast 100 Jahre alte Rhein-Rhône-Kanal ist seit langer Zeit völlig veraltet, und trotz verschiedener Ansätze sind nur teilweise Verbesserungen erfolgt, so daß ein wirklicher Durchgangsverkehr bisher nur Schiffen von bescheidensten Größenverhältnissen möglich ist, folglich die Wasserstraße wenig benutzt wird.

Der Gedanke, die „trouée de Belfort", die Burgundische Pforte, zu benutzen, um die beiden wichtigen Ströme Rhein und Rhône durch einen Kanal miteinander zu verbinden, geht bereits bis auf das Jahr 1744 zurück — ganz abgesehen von einer sagenhaften, nicht näher nachzuprüfenden Ueberlieferung, wonach schon Karl der Große sich mit diesem Plan beschäftigt habe. Damals entwarf Colonel de Lachiche einen Plan, den Rhein unter Benutzung der bei Straßburg mündenden Ill, des Doubs und der Saône mit der Rhône durch einen Kanal zu verbinden. Erst 1778 wurde der Entwurf den Straßburger Kaufleuten zur Begutachtung unterbreitet. Die Rückäußerung lautete durchaus zustimmend und erklärte unter anderem folgendes:

> „Dieser Kanal würde geeignet sein, durch billige Beförderung von Spezereien, Holz, Eisen und allerhand Schwergütern dem Handel die größten Vorteile zu bringen, ebenso aber auch der Landwirtschaft Nutzen bringen durch den bequemen und wohlfeilen Transport ihrer Erzeugnisse."

Tatsächlich begann man 1783 von der Saône her mit dem Bau des Kanals. Es dauerte aber infolge der bald darauf ausbrechenden Revolutionswirren und der fortwährenden Unruhen der Napoleonischen Epoche ein volles Jahrhundert, ehe das Werk vollendet war. Bei St. Symphorien an der Saône hatte der Bau begonnen. Dreißig Jahre später war man erst bis Besançon am Doubs gelangt, und erst als 1821 ein Straßburger Bankenkonsortium 10 Millionen Francs für den Bau vorstreckte, kamen die Arbeiten besser in Fluß. Ende 1832 gelang es zum erstenmal, ein Schiff von der Saône her nach Straßburg zu senden, und 1834 erfolgte die Betriebsübergabe des Kanals, dessen Gesamtlänge sich auf 318 km belief. In St. Symphorien beginnend, 215 km nördlich Lyon, erstreckte er sich zunächst in östlicher Richtung zum Doubs, der bei Dôle erreicht wurde. Teils in diesem kanalisierten Fluß, teils als Seitenkanal dazu lief dann die Schiffahrtsstraße bis nach Montbéliard im Laufe des Doubs. Von Montbéliard aus wurde dann die Paßhöhe der Burgunder Pforte mit Hilfe von 53 Schleusen überwunden. Bei Mülhausen wurde alsdann die Ill erreicht, in deren Bett der Kanal Straßburg erreichte, während der von Mülhausen nach Südosten abzweigende Hüninger Kanal die Verbindung mit Basel und dem schweizerischen Rhein gewährleistete.

Anfangs entsprach der Kanal trotz seiner bescheidenen Größenverhältnisse durchaus den auf ihn gesetzten Erwartungen. Seit 1839 bestand eine regelmäßige Gütertransportlinie zwischen Straßburg und Lyon, und seit 1852 wurde diese sogar durch Dampfer vermittelt. Etwa seit den 50er Jahren aber trugen das Aufkommen der Eisenbahnen und die Eröffnung des neuen Rhein-Marne-Kanals (1853) gleichmäßig dazu bei, den Kanal zu entwerten. Der Uebergang des Elsaß an Deutschland brachte 132 km des Kanals unter deutsche Herrschaft und schuf somit auch noch eine mitten durch den Kanal laufende politische Grenze, die ein schlimmeres Hemmnis seiner Entwicklung als jeder andere Einfluß wurde. Zwar wurde am 5. August 1879 durch ein französisches Gesetz verfügt, daß der nur 1,2 m tiefe Kanal auf 2 m vertieft werde und daß seine Schleusen auf die Größe 38½ × 5,2 m zu vergrößern sein. Dieses Bauprogramm wurde aber nur teilweise durchgeführt, und auch nur auf der westlichen Endstrecke von St. Symphorien bis Deluz, 17 km nordöstlich von Besançon, und insgesamt bei 38 von den vorhandenen 75 französischen Schleusen, während die übrigen 37 die alten Dimensionen von 30½ × 5,15 m behielten. Das normale französische 300-t-Kanalschiff konnte daher auf dem Kanal nicht verkehren. Auch die gesetzlich vorgesehene Tiefe wurde nirgends erreicht. Der umgebaute Kanal hatte von St. Symphorien bis Dampierre 1,8, von Dampierre bis Besançon 1,6 und von Besançon bis zur Landesgrenze nach wie vor nur 1,2 m Tiefe. Gerade dieses französische Gebiet, das reich an Industrie ist, sieht sich bis heute für die Benutzung des Kanals auf das unzulängliche 100-t-Schiff angewiesen.

In Deutschland ging man erst in den 90er Jahren, im Zusammenhang mit den lebendig werdenden Plänen zur Verbesserung der Schiffahrt im Oberrhein, daran, das deutsche Teilstück des Rhein-Rhône-Kanals auszubauen, zunächst nicht im Hinblick auf eine Wiederbelebung des Durchgangsverkehrs, sondern lediglich aus dem nationalen Interesse Deutschlands und des Elsaß heraus. Auf Grund eines Landesgesetzes vom 26. Mai 1892 wurde die Illstrecke von Mülhausen bis Straßburg den vom 1879er französischen Gesetz vorgesehenen Abmachungen angepaßt. Zwischen Mülhausen und dem Grenz-Uebergangsort Altmünsterol behielt der Kanal die alten Dimensionen. Dasselbe galt für den Hüninger Kanal.

Bis heute gibt es somit im Rhein-Rhône-Kanal ein von Besançon bis Mülhausen reichendes, 145,3 km langes Mittelstück, das in jeder Hinsicht als unzureichend bezeichnet werden muß. Unter Benutzung des Rhein-Marne-Kanals und des von ihm bei Messein abzweigenden Canal de l'Est ist zwar auch Schiffen, die größer sind als 100 t, in einer Größe bis zu 280 t der Uebergang zwischen Rhein und Rhône möglich, aber nur auf einem Umweg von 115 km Länge, der sich für die Strecke Straßburg—Besançon sogar auf 263 km erhöht.

Sowohl in Deutschland wie in Frankreich waren in den letzten Jahren vor dem Kriege Pläne erörtert worden, auch die übriggebliebenen Teile des alten Kanals zu vergrößern. In Frankreich waren auch die Arbeiten zwischen Montbéliard und Ronchamp schon im Gange. Der Verkehr über die Grenze war minimal: 1911 wurden auf dem Rhein-Rhône-Kanal von Deutschland nach Frankreich nur 41 221 t Güter befördert, in umgekehrter Richtung gar nur 5002 t. Lebhaft war der Güterverkehr nur zwischen Straßburg und Mülhausen. Hier belief er sich — trotz der parallelen Rheinschiffahrtsstraße — auf 400 000 t im Berg- und 50 000 t im Talverkehr.

Nun will also Frankreich daran gehen, nach erfolgter Neuannektierung von Elsaß-Lothringen den alten Rhein-Rhône-Kanal zu einem bedeutsamen Großschiffahrtsweg für 1200-t-Fahrzeuge umzubauen. Die Voraussetzungen, daß dieser „Großelsässische Kanal" sich gut rentieren würde, sind günstig. Sowohl das am Kanal liegende französische Industriegebiet wie die bei Mülhausen gelegenen Kalibergwerke und vor allem Straßburgs bedeutende Handelsinteressen würden der neuen Wasserstraße reiche Nahrung zuführen. Dazu kommen aber noch die bisher gar nicht abzusehenden Einwirkungen eines solchen Großkanals auf das ganze reiche Verkehrswesen zwischen Rhein- und Rhônemündung, von Rotterdam bis Marseille.

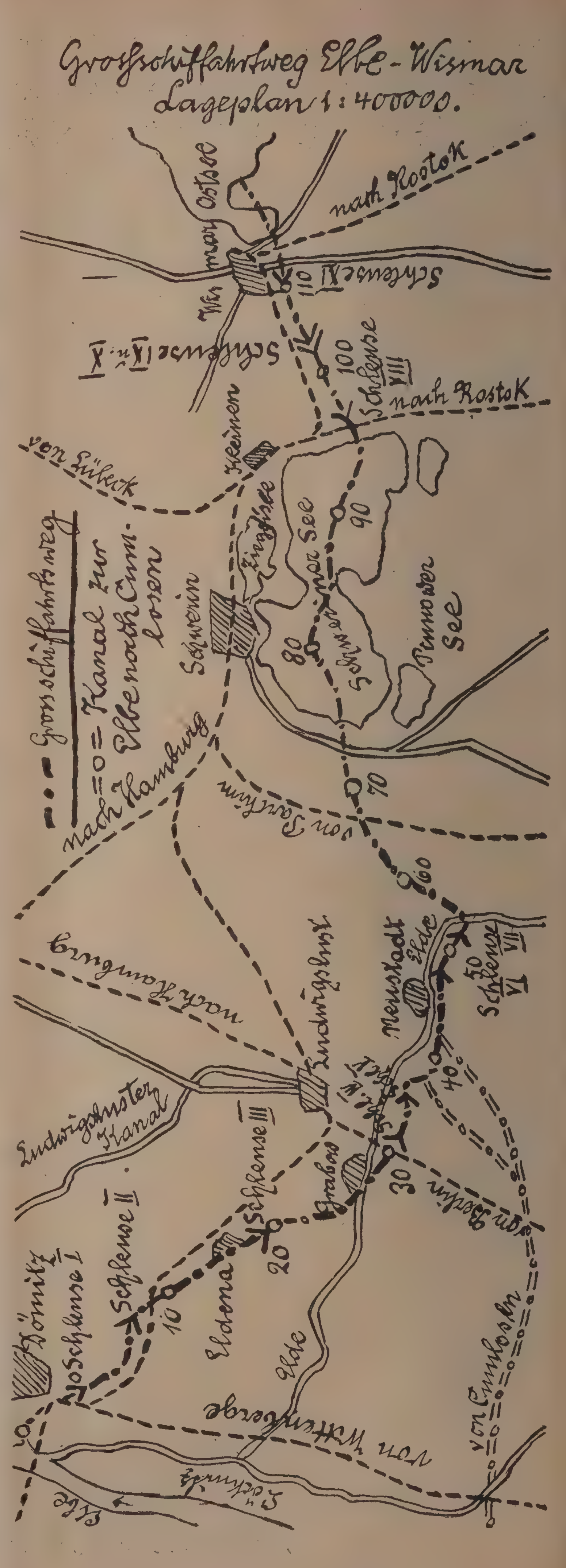
Ein interessantes Problem für sich bietet die Frage, ob und inwieweit Frankreichs Hoheitsrechte auf den kommenden Rhein-Rhône-Großschiffahrtsweg (vorausgesetzt, daß Elsaß-Lothringen seine heißersehnte Unabhängigkeit nicht doch noch durchzusetzen weiß) durch die Bestimmungen des Versailler Friedensentwurfs über die Internationalisierung des Rheins und aller seiner Seitenwasserstraßen berührt wird. Verlangt man von den neutralen Ländern Holland und Schweiz, daß sie sich dieser in Versailles ausgeklügelten Bestimmung einfach fügen, so wird Frankreich sich der gleichen Verpflichtung nicht wohl entziehen dürfen.

Im übrigen würde eine Schaffung des Großelsässischen Kanals eine nicht ganz leichte Schädigung schweizerischer Interessen und Wünsche bedeuten. Der langgehegte Schweizer Plan, von der Aare her, unter Vermittlung des sogenannten Canal de l'Entreroche, einen s c h w e i z e r i s c h e n R h e i n - R h ô n e - K a n a l zum Genfer See hinüber zu schaffen, dürfte damit, noch ehe er in Angriff genommen ist, als abgetan zu betrachten sein. Denn er würde niemals mit dem französischen Ill-Saône-Großschiffahrtsweg wettbewerbsfähig werden können. Auch sonst wird der Großelsässische Kanal voraussichtlich eine fühlbare Ablenkung des Verkehr vom schweizerischen Boden nach sich ziehen und insbesondere den Hafen von Basel durch Umgehung empfindlich zu schädigen geeignet sein. — Sollte überdies künftig einmal der langgeplante und auch im Versailler Friedensentwurf vorgesehene Großschiffahrtsweg bis zum Bodensee hergestellt werden, vielleicht auch gar noch der anschließende Ulm-Bodensee-Kanal, so dürfte die Schädigung der Schweiz durch den Großelsässischen Kanal, der dann durch einen entsprechenden Umbau des Hüninger Kanals ergänzt werden müßte, noch viel deutlicher als heute in die Erscheinung treten.

Großschiffahrtsweg Ostsee—Elbe

Von Düsing
Regierungs- und Geh. Baurat

Bereits um das Jahr 1547 ist unter Herzog Albrecht VII. von Mecklenburg eine Wasserverbindung von Wismar an der Ostsee nach der Elbe geplant gewesen und zur Ausführung gebracht worden, welche in der Elde- und Störwasserstraße noch heute vorhanden, aber auf der Strecke vom Schweriner See nach Wismar verfallen ist. Neuerdings ist dieser Plan abermals aufgetaucht, und im Auftrage des Elbe-Ostsee-Kanalvereins in Wismar ist von dem Baurat Bernhard und der Bauingenieurfirma Havestadt & Contag in Berlin ein entsprechender Entwurf ausgearbeitet und in einer Denkschrift veröffentlicht worden. Es handelt sich bei diesem Entwurf darum, Mecklenburg an die Binnenwasserstraßen Deutschlands und an die Ueberseeschiffahrt anzuschließen und gleichzeitig den Handel und die Landwirtschaft dieses Landes zu fördern. Der neue Großschiffahrtsweg — vergleiche den nebenstehenden Lageplan — nimmt seinen Anfang bei Dömitz a. d. E. und verfolgt zunächst die Eldewasserstraße über Eldena, Grabow, Neustadt, Banzkow bis zum Schweriner See, den er in der Nähe von Schwerin erreicht. Dieser See wird in seiner ganzen Längsrichtung benutzt und von seinem Endpunkt bei Kleinen ein neuer Kanal neben der Kleinen-Wismarer Eisenbahn angelegt, der bei Wismar die Wismarer Bucht und damit die Ostsee erreicht. Die ganze Strecke des neuen Großschiffahrtsweges hat eine Länge von 110,20 km und soll zunächst für Schiffe von



600 t bis 700 t Tragfähigkeit — auf der vorhandenen Eldewasserstraße verkehren Fahrzeuge von 150 t Tragfähigkeit — ausgebaut, aber durchweg so angelegt werden, daß bei später eintretendem Bedürfnis eine Erweiterung für 1000-t-Schiffe ohne Betriebsstörung vorgenommen werden kann. Für die Ueberwindung des Höhenunterschiedes zwischen der Elbe und der Ostsee sind 11 Schleusen vorgesehen — vergleiche den Lageplan. Für den Umschlagsverkehr des neuen Großschiffahrtsweges sind die erforderlichen Hafen- und Umschlagsplätze mit Anschlüssen an die bestehenden Eisenbahnen und Straßen in dem Entwurf berücksichtigt. In Dömitz ist die Mündungsstrecke der Elde in die Elbe bereits den neuzeitlichen Verkehrsbedürfnissen entsprechend ausgebaut, an die Eisenbahn angeschlossen und mit den erforderlichen Umschlagseinrichtungen ausgerüstet. In Grabow und Neustadt sind neue Hafenanlagen geplant. Die Stadt Schwerin erhält unmittelbaren Anschluß an den Großschiffahrtsweg durch den in Angriff genommenen städtischen Hafen am Ziegelsee. In Wismar ist der Bau eines Industriehafens gleichfalls bereits begonnen, in welchen der Großschiffahrtsweg einmündet. Daß dieser Hafen für eine schnelle Abwickelung des Umschlagsverkehrs mit den erforderlichen neuzeitlichen Lösch- und Ladevorrichtungen ausgerüstet wird, ist selbstverständlich.

Abgesehen von den, wo es notwendig erschien, über den Schleusenunterhäuptern vorgesehenen Brücken erhält die Strecke Dömitz—Schweriner See 32 Brücken und die Strecke Schweriner See—Wismar 12 Brücken. Von diesen Brücken sind 16 Feldwegbrücken, 17 Landstraßenbrücken, 4 Stadtstraßenbrücken und 7 Eisenbahnbrücken. Die Brücken sind sämtlich so geordnet, daß sie den Schiffahrtsbetrieb nicht nachteilig beeinflussen.

Die Kosten sind, wie nebenstehende Tabelle zeigt, veranschlagt.

Bei einer Länge des neuen Großschiffahrtsweges von 110 km stellen sich demnach die kilometrischen Baukosten auf 227 300 M. Der verhältnismäßig teure Abstieg nach Wismar wird durch die nahezu kostenlose Strecke des Schweriner Sees ausgeglichen. Was die Wirtschaftlichkeit dieses neuen Großschiffahrtweges anlangt, so wird vorausgesetzt, daß zwischen dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet durch das nunmehr in Angriff genommene Schlußstück des Mittellandkanals sowie zwischen dem Elbegebiet, welches Braunkohlen und Düngemittel liefert, einerseits und dem Ostseehafen Wismar anderseits binnen zehn Jahren ein Verkehr von 1 Million Tonnen zu erwarten steht. Mit Rücksicht darauf, daß der solchergestalt beschriebene Großschiffahrtsweg nicht allein für Mecklenburg von wirtschaftlicher Bedeutung ist, sondern auch für das ganze Deutsche Reich, im Hinblick weiter darauf, daß Preußen zum Bau des Elbe-Trave-Kanals erhebliche Beiträge hergegeben hat, wird damit gerechnet, daß das Reich auch hier eintreten und zum mindesten die über den Anschlag hinausgehenden Aufwendungen zu übernehmen bereit sein wird.

Nicht unerwähnt möge bleiben, daß der Weg Dömitz—Schwerin—Wismar deshalb gewählt ist, um durchweg auf mecklenburgischem Gebiete zu bleiben. Sollte man statt dessen den kürzeren Weg von Neustadt nach Cumlosen an der Elbe — siehe Lageplan — wählen, so würde auch preußisches Gebiet benutzt und wegen des auf diesem Wege vorhandenen geringeren Gefälles an Kosten gespart werden. Für diesen Fall würde die Eldewasserstraße in ihrem Laufe Dömitz—Neustadt unverändert bleiben.

Gegenstand	Dömitz-Schweriner See (Südstrecke)	Schweriner See	Schweriner See-Wismar (Nordstrecke)
I. Grunderwerb	1 000 000	—	222 000
II. Erd-, Böschungs- und Rodungsarbeiten	5 300 000	20 000	2 872 000
III. Befestigung der Uferböschungen und Dichtungsarbeiten	1 200 000	—	350 000
IV. Bauwerke a) Schleusen	3 750 000	—	3 940 000
b) Brücken	1 900 000	10 000	1 025 000
c) sonst. Bauwerke	500 000	5 000	260 000
V. Nebenanlagen	320 000	—	205 000
VI. Unterhaltung während der Bauzeit	135 000	—	75 000
VII. Arbeiter-Schutzaufwendungen	250 000	—	180 000
VIII. Bauverwaltung	520 000	5 000	450 000
IX. Insgemein	285 000	—	221 000
Gesamtsumme	15 160 000	40 000	9 800 000

25 Millionen Mark.

Schwedens Wasserläufe und ihre Bedeutung für die Holzindustrie

Von F. Mewius (Berlin)

Der gewaltige Umfang des Sägewerksbetriebes in Schweden ist nicht zum wenigsten den überaus zahlreichen Flüssen des Landes zuzuschreiben, die eine bequeme Beförderung der abgeholzten Stämme von den Waldrevieren nach den an der Küste liegenden Sägewerken ermöglichen. In dieser Beziehung liegen die Verhältnisse namentlich im nördlichen Teile Schwedens, Norland, günstig, indem hier fast alle Wasserwege für das Flößen der Stämme eingerichtet werden konnten, während im südlichen Schweden bereits vor Entwickelung der gegenwärtigen umfangreichen Ausbeutung der Wälder die Flüsse durch industrielle Anlagen, wie Mühlen, ferner Fischereianordnungen in Anspruch genommen worden waren, so daß die Holzindustrie hier nur mit wenigen Ausnahmen Flößungsläufe schaffen konnte.

Der große Reichtum an Flüssen bringt für die Abholzungen den Vorteil, daß die Stämme nur einen verhältnismäßig kurzen Weg zu den Wasserläufen haben, nämlich im allgemeinen nicht über 10 km. Von den Flüssen werden manche bis zu 90% ihrer ganzen Länge zum Flößen in Anspruch genommen. Neuere Ermittelungen über die Länge der Wasserläufe haben ergeben, daß der größte Flößungslauf 475 km lang ist, und 53 der zum Flößen benutzten Läufe münden in den Bottnischen Meerbusen. Zum Glück für die Holzindustrie haben diese Läufe gewöhnlich eine gleichmäßige Neigung, wenn es auch Ausnahmen gibt. Die zum Flößen geeignete Zeit ist in den nördlichen Landesteilen im allgemeinen recht kurz, doch versteht man jetzt die Schwierigkeiten zu überwinden, so daß fast alle Stämme, die man im Winter fällt, innerhalb der warmen Jahreszeit bis zu den Flußmündungen gebracht werden können. Im Flößungsbetrieb spielt übrigens auch der wechselnde Seenreichtum eine Rolle. Die Lage der Seen zwischen Stromschnellen erhöht die Transportkosten erheblich, hat allerdings auch den Vorteil, daß sie die Wasserzuströmung reguliert. Ueber einen See, wie den Storuman (52 km), kostet der Transport eines Stammes etwa 15 bis 20 Pfennig. Weiter südwärts wird dies billiger, z. B. über den Siljansee in Dalekarlien (44 km) kostet der Transport nur 4 Pfennig. Auf den Flüssen ist die Beförderung bedeutend billiger. Die gesamte Länge der schwedischen Flößungsläufe beträgt nach Berechnung des Dr. Gunnar Andersson etwa 23 000 km. Für Einrichtungen und Regulierungen dieser Läufe sind beträchtliche Summen verwandt worden, nämlich insgesamt etwa 20 Millionen Kronen.

Für die Verschiffung der verarbeiteten Holzmassen ist die Schärennatur der nordschwedischen Küste sehr geeignet, dagegen hat die Lage der Verschiffungshäfen an einem Binnenmeer wie dem Bottnischen Meerbusen den Nachteil, daß diese Häfen den größten Teil des Jahres hindurch vom Eise gesperrt sind. Ein Vorzug für die Verschiffungsverhältnisse ist wieder, daß hier Ebbe und Flut fehlen. Trotz der kurzen Schiffahrtszeit kann jedoch alles für die Ausfuhr bestimmte Bauholz versandt werden. Welche Bedeutung diese Ausfuhr für den schwedischen Staatshaushalt besitzt, ist leicht ersichtlich, wenn angeführt wird, daß jährlich für über 200 Millionen Kronen Holz ins Ausland gehen. Im Jahre 1915 hatte die Holzausfuhr einen Wert von ungefähr 213 Millionen Kronen, während der Wert der Gesamtausfuhr gegen 1300 Millionen Kronen beträgt.

Den jährlichen Bruttoertrag der schwedischen Wälder berechnet man auf 34 530 000 cbm. Indessen kann bei weitem nicht alles Holz, das die Wälder hervorbringen, auch nutzbar gemacht werden. Ungeheure Mengen, nach den Ermittelungen über 5 000 000 cbm im Jahr, verrotten in den Wäldern, und infolgedessen kann der wirkliche Ertrag der Wälder des ganzen Landes auf etwas über 30 000 000 cbm jährlich berechnet werden. Aus den Nachweisen über den Holzverbrauch geht hervor, daß für den eigenen Bedarf des Landes im Jahr mindestens 30 000 000 cbm und für die Ausfuhr über 6 000 000 cbm jährlich zur Verwendung kommen. Somit ergibt sich bei einem Vergleich mit der Ertragfähigkeit der schwedischen Wälder, daß fortgesetzt eine beträchtliche Ueberholzung stattfindet. Die Sägewerksgesellschaften und andere große Waldbesitzer haben schon von jeher eine sachgemäße Waldpflege eingeführt und auch für Maßregeln zur Förderung des Nachwuchses gesorgt, während die Bauern, die Waldungen besaßen, früher eine schlechte Waldwirtschaft führten. Mit dem 1905 eingeführten Waldgesetz sind aber die Verhältnisse allmählich erheblich verbessert worden, indem der Staat besondere Beamte anstellte, die die Aufgabe haben, die Bauern über gute Waldpflege und deren Bedeutung aufzuklären.

Nachstehend bringen wir eine uns auf Anfordern vom Ministerium für öffentliche Arbeiten zugesandte Zusammenstellung der

Arbeiten der preußischen Wasserbauverwaltung

Die Schriftleitung.

Die Arbeiten der Wasserbauverwaltung haben in den letzten Jahren zum großen Teil zurückgestellt werden müssen. Sie können jetzt neu aufgenommen werden. Um allen Beteiligten einen Ueberblick zu geben, um welche Bauten es sich handelt, ist die nachfolgende Zusammenstellung gefertigt worden:

Lfde. Nr.	Ausführende Behörde	Bezeichnung des Baues	Art der Arbeiten	Ungefähre Höhe der noch aufzuwendenden Baukosten (i. allg. nach Friedenspreisen) Mark	Bemerkungen
1	Regierungs-Präsident Gumbinnen	Baggerungen im Mittellauf des Athmat	Bagger- und Spülarbeiten	767 000	
		Unterhaltung des Memelstromes im Wasserbauamt Tilsit	Instandsetzung der Strombauwerke, Geräte und Fahrzeuge	253 000	
		Unterhaltung der Schiffahrtstraße im Wasserbauamt Kuckerneese	Instandsetzung der Strombauwerke, Geräte und Fahrzeuge	366 000	Auch für Eigenbetrieb geeignet
		Befestigung von Uferstrecken des Mingeflusses	Erd- und Packwerkarbeiten	110 000	
		Uferbefestigungen am Skirwieth km 5,1 bis 5,8	Bagger-, Erd- und Uferarbeiten	76 000	
2	Regierungs-Präsident Königsberg	Masurischer Kanal	Erdarbeiten, Ramm-, Beton- und Eisenarbeiten	15 822 000	—
		Molen im Fischereihafen Neukuhren	Steinpackung, Betonierung und Aufmauerung	687 000	wie vor
		Vertiefung und Verbreiterung des Königsberger Seekanals	Bagger- und Rammarbeiten	14 188 000	wie vor
		Erweiterung der Hafenanlagen in Memel	Bagger- und Erdarbeiten	2 310 000	—
		Beseitigung von Krümmungen im Gr. Friedrichsgraben	Erd-, Bagger- und Uferarbeiten	193 000	wie vor
		Adlerbrücke in Labiau	Zunächst Erd- und Baggerarbeiten	892 000	—
		Beseitigung von Sturmschäden im Bezirk Pillau	Steinpackungen, Faschinen-, Ramm- und Betonierungsarbeiten	471 000	wie vor
		Desgleichen im Bezirk Memel	Uferbefestigungsarbeiten	102 000	wie vor
		Wiederherstellung der Molen an der Nemonienmündung	Matte und Beschwerungsarbeiten	249 000	wie vor
		Unterhaltung der Hafenanstalten in Memel	Ausbesserungs- und Uferarbeiten	194 000	wie vor
		Strommeister-Dienstgehöft in Gr. Bubainen	Abbrucharbeiten und Neubau	21 500	—
3	Oberpräsident Danzig (Weichselstrombauverwaltung)	Abgrabung der Bazar-Kampe bei Thorn	Erd- und Rodungsarbeiten	2 300 000	—
		Nogatabschluß	Erdarbeiten und Uferbefestigungen	1 898 000	wie vor
		Hochwasserregulierung Gemlitz-Pieckel	Deckwerk bei Barendt und Schöpfwerk im Palschauer Polder	77 000	wie vor
4	Regierungs-Präsident Danzig	Beseitigung von Sturmschäden 1913/14	Steinschutzdämme in Rixhöft, Oxhöft und auf der Westerplatte	140 000	wie vor
		Uferdeckwerke und Seebuhnen im Wiek; Erdschutzdämme auf Hela		180 000	wie vor
		Buhnen am Strande von Karwenbruch	Rammarbeiten	150 000	wie vor
		Sicherung des Strandes vor der Mövenschanze	Erhöhung des Steinschutzdammes	90 000	wie vor
		Beseitigung von Sturmschäden 1917/18	Erd- und Pflasterarbeiten	61 000	wie vor
		Verlegung des Baugerätehafens	Erd-, Bagger- und Rammarbeiten	207 000	—
5	Regierungs-Präsident Bromberg	Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel	Erd-, Packwerk- und Baggerarbeiten, Pflasterungen, Neubau der Gorsiner Brücke	2 500 000	Zum Teil auch für Eigenbetrieb geeignet
		Stauwerke an der unteren Netze	Erd-, Bagger- und Betonarbeiten	618 000	
		Unterhaltung der Wasserstraßen	Unterhaltungsarbeiten aller Art	370 000	
6	Regierungs-Präsident Posen	Bauhofanlage	Erdarbeiten und Wegebefestigungen, Queraufschleppe, Schmiedewerkstatt, Geräteschuppen	97 000	
		Unterhaltung der Warthe im Wasserbauamt Posen	Unterhaltungsarbeiten aller Art	167 000	
7	Oberpräsident Breslau (Oderstrombauverwaltung)	Verbesserung der Vorflutverhältnisse bei Breslau — Ausführung des Odergesetzes	Erd-, Böschungs-, Gründungs- und Baggerarbeiten	6 000 000	
		Verbesserung der Oderschiffahrtstraße bei Breslau, Lanischer Entwässerungsgraben, Staustufe Rausern	Erd- und Baggerarbeiten, Kunstbauten, Buhnen- und Böschungsarbeiten	2 000 000	Auch für Eigenbetrieb geeignet
		Erweiterung des Hafens in Maltsch	Bagger- und Schüttungsarbeiten	67 000	
8	Regierungs-Präsident Stettin	Wasserstraße Stettin—Swinemünde	Erdarbeiten, Deichanlagen	11 900 000	
		Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder	Kultur- und Erdarbeiten	4 000 000	
9	Regierungs-Präsident Köslin	Uferschutzbauten bei Jershöft	Ramm- und Betonierungsarbeiten	561 500	
		Uferschutz bei Groß-Möllen, Bauerhufen, Klaushagen und Altenhagen	Ramm- und Betonierungsarbeiten	271 000	
		Ufermauer auf der Ostseite des Hafens Stolpmünde	Bagger-, Erd-, Zimmer- und Betonarbeiten	370 000	
10	Regierungs-Präsident Stralsund	Beseitigung von Sturmflutschäden aus 1913/14	Wiederherstellung von Steinschutzwällen	213 000	
11	Regierungs-Präsident Schleswig	Sicherung der Hallig Nordstrandischmoor	Erd- und Pflasterarbeiten	70 000	
		Ausbau von Hallig-Schutzwerken	Erd-, Pflaster- und Rammarbeiten	1 600 000	
		Verlängerung der Strandmauer vor Wittdün auf Amrum	Erd-, Ramm-, Maurer- und Betonarbeiten	400 000	—
		Dienstwohngebäude für das Wasserbauamt Glückstadt	Maurer- und Zimmerarbeiten	50 000	—
		Beseitigung von Sturmschäden an Strandschutzwerken	Erd- und Pflasterarbeiten	115 000	—

Lfde. Nr.	Ausführende Behörde	Bezeichnung des Baues	Art der Arbeiten	Ungefähre Höhe der noch aufzuwendenden Baukosten (i. allg. nach Friedenspreisen) Mark	Bemerkungen
12	Regierungs-Präsident Lüneburg	Verbesserung der Seeschiffahrtstraße nach Harburg	Restarbeiten	300 000	—
		Unterhaltung des Harburger Seeschiffahrtstraßengebietes	Unterhaltungsarbeiten aller Art	700 000	Auch für Eigenbetrieb geeignet
13	Regierungs-Präsident Stade	Neubauten im Fischereihafen Geestemünde:			
		Ausbau des Ostufers	Ufermauer, Bagger-, Gleis- und Pflasterarbeiten	700 000	—
		Bau zweier neuer Packhallen	Packhallenbau, Gleisarbeiten und Pflasterarbeiten	700 000	—
		Weiterer Ausbau der Straßen- und Gleisanlagen auf dem West- und Ostufer des Fischereihafens	Gleisanlagen und Pflasterarbeiten	250 000	—
		Neubauten im Handelshafen Geestemünde und an der Geeste:			
		Neue Interimsbrücke im Zuge der Landstraße Geestemünde—Lahn	Zimmer-, Maurer-, Erd- u. Pflasterarbeiten	70 000	—
		Neubau der Kaimauer an der Ostseite des Vorhafens	Abbruch und Neubau der Ufermauer, Erd- und Pflasterarbeiten	450 000	—
14	Oberpräs. Magdeburg (Elbstrombauverwalt.)	Hochwasser-Regulierungsentwurf der Elbe km 380 bis 583	Abgrabungen und Auffüllung von Schlenken	2 700 000	—
15	Kanalbau-Direktion Essen	Rhein-Herne-Kanal, zweite Mündung in den Rhein bei Ruhrort sowie Lippekanal Datteln—Hamm	Erd- und Uferarbeiten, Vorflutanlagen, Beschaffung von Geräten	17 500 000	—
		Lippekanal Wesel—Datteln und Hamm—Lippstadt	Erd- u. Dichtungsarbeiten, Brücken mit eisernen Ueberbauten	62 000 000	—
16	Regierungs-Präsident Wiesbaden	Kraftwerke an den Staustufen bei Mainkur und Kesselstadt a. M.	Fertigstellung der Hoch- und Tiefbauten	1 000 000	—
		Fortführung der Mainkanalisierung oberhalb Offenbachs	Wehrbauten und Räumung des Fahrwassers	2 600 000	—
		Zweite Schleuse bei Kostheim	Erd-, Ramm-, Maurer-, Pflaster- und Eisenarbeiten	1 000 000	—
		Main- und Lahnunterhaltung	Unterhaltungsarbeiten	350 000	Auch für Eigenbetrieb geeignet
17	Regierungs-Präsident Potsdam	Unterhaltung der Wasserstraßen	Baggerungen, Erdarbeiten, Unterhaltung der Geräte	293 000	Zum Teil auch für Eigenbetrieb geeignet
		Ausbau der Spree im Wasserbauamt Beeskow	Baggerungen, Uferwerke, Kahnschleuse bei Leibsch	237 000	
		Ausbau der Spree-Oderwasserstraße von Gr. Tränke bis Fürstenberg a. d. O.	Bagger- und Erdarbeiten, Uferbefestigungen, Zementplatten	474 000	Auch für Eigenbetrieb geeignet
		Vertiefung der Ruppiner Wasserstraßen	Bagger- und Erdarbeiten	17 000	wie vor
		Erweiterung des Plauer Kanals	Erd- und Uferarbeiten	388 000	wie vor
		Neue Staustufe in der oberen Havel (Schorfheider Schleuse)	Wohnhaus, Durchstich, Schleuse und Wehr	166 000	—
		Alte Spandauer Schleuse	Unterfahren d. Kammerwände u. dgl.	63 000	wie vor
18	Polizei-Präsident Berlin	Unterhaltung der Berliner Wasserstraßen	Baggerungen, Erdarbeiten, Unterhaltung der Geräte	65 000	Zum Teil auch für Eigenbetrieb geeignet
19	Regierungs-Präsident Merseburg	Unterhaltung der Saale und Unstrut	Baggerungen, Uferwerke, Unterhaltung der Geräte	39 000	Auch für Eigenbetrieb geeignet
20	Oberpräsident Hannover (Wasserstraßen-Direktion)	Diemelsammelbecken	Aufräumungsarbeiten, Erdaushub usw.	2 090 000	—
		Bauhof in Minden	Bau von Werkstättengebäuden	397 000	—
		Talsperre bei Hemfurth	Wegebauten	1 255 000	wie vor
		Erweiterter Ausbau der Weser von Minden bis Bremen, Versuchsbauten an oberer Weser und Aller	Bagger- und sonstige Strombauarbeiten	3 889 000	wie vor
		Befestigung der domänen- und forstfiskalischen Weserufer zwischen Stolzenau und Hemelingen	Uferbauten	152 000	wie vor
		Gewöhnliche Unterhaltung der Weser	Bagger- und Strombauarbeiten	1 174 000	wie vor
		Unterhaltung des Kanals im Bereich der ehemaligen Kanalbaudirektion Hannover	Erdarbeiten	799 000	wie vor
21	Oberpräsident Münster i. W. (Dortmund-Ems-Kanal-V.)	Schleppzugschleusen im Emsabstieg	Bau von Dienstwohnungen	106 000	—
		Unterhaltung des Dortmund-Ems-Kanals	Erd- und Pflasterarbeiten	790 000	wie vor
22	Regierungs-Präsident Aurich	Landgewinnungsarbeiten westlich des Emder Außenhafens	Erd-, Busch- und Pflasterarbeiten	195 000	wie vor
		Bau des zweiten Borssumer Siels	Hauptsächlich Erdarbeiten	80 000	—
		Erhöhung des Fußbodens in den Kaischuppen am Emder Außenhafen	Erd- und Zimmerarbeiten	37 000	—
		Bau einer Lahnung in der Fischerbalje bei Borkum	Busch- und Pflasterarbeiten	271 000	wie vor
		Unterhaltung der Seebauten im Bezirk Emden	Instandsetzung der Bauwerke und Geräte	1 480 000	wie vor
		Unterhaltung der Seebauten im Bezirk Norden	Instandsetzung der Bauwerke und Geräte	255 000	wie vor
		Unterhaltung der Binnenwasserstraßen	Bauwerke und Uferbefestigungen	341 000	wie vor
23	Oberpräsident Koblenz (Rheinstrom-Bauverwaltung)	Erweiterung des Hochwasserprofils des Rheins bei Wesel	Erdarbeiten	300 000	—
		Unterhaltung des Rheins bei Koblenz	Gewöhnliche Unterhaltung	600 000	wie vor

Lfde. Nr.	Ausführende Behörde	Bezeichnung des Baues	Art der Arbeiten	Ungefähre Höhe der noch aufzuwendenden Baukosten (i. allg. nach Friedenspreisen) Mark	Bemerkungen
24	Oberpräsident Hannover (Abt. f. Vorarbeiten)	Bau des Mittellandkanals von Hannover bis Peine mit Zweigkanal nach Hildesheim	Zunächst Erdarbeiten	49 000 000	—
25	Oberpräsident Münster i. W. (Dortmund-Ems-Kanalverwaltung)	Bau der dritten Schleuse bei Münster	Erd- und Mauer- usw. Arbeiten	4 000 000	—
26	Regierungs-Präsident Potsdam	Verbreiterung des Ihlekanals	Zunächst Erdarbeiten	25 000 000	—
		Ausbau des Oder-Spreekanals	Erd- und Schleusenarbeiten	18 000 000	—
27	Polizeipräsident Berlin	Baggerungen in den Berliner Wasserstraßen	Erdarbeiten	277 000	—
		Ausbesserung von Sandsteinquadern im Landwehrkanal u. a. O.	Steinmetz- und Maurerarbeiten	295 000	—
28	Regierungs-Präsident Potsdam	Neubau der Stadtbrücke in Storkow	Maurer- und Zimmerarbeiten	41 000	—
		Ausbaggerung der neuen Dosse	Erdarbeiten	60 000	—
		Sperrdamm an der Vorstadtschleuse in Brandenburg	Zunächst Erdarbeiten	100 000	—
29	Regierungs-Präsident Stade	Straßen und Gleise im Fischereihafen Geestemünde	Erd-, Pflaster- und Gleisarbeiten	356 000	—
30	Regierungs-Präsident Aurich	Verlängerung des Dünenschutzwerkes Norderney	Erd-, Beton- und Pflasterarbeiten	380 000	—
		Ausbau des Emder Hafens durch Verlegen von Gleisen und Herstellung eines kleinen Beckens	Erdarbeiten und Uferbefestigungen	500 000	—
31	Regierungs-Präsident Lüneburg	Uferwerke an der Elbe im Wasserbauamt Harburg	Stackarbeiten	300 000	—
		Kaimauer am Treidelwege in Harburg	Zimmer-, Maurer- und Erdarbeiten	96 000	—
		Liegehafen für das Wasserbauamt Harburg	Bagger-, Ramm-und Zimmerarbeiten	125 000	—
		Erweiterung des Dienstgebäudes des Wasserbauamtes Harburg	Erd-, Maurer-, Zimmer- und Hochbauarbeiten	55 000	—

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Umsatzsteuer und Schiffsmiete.

Von Rechtsanwalt Dr. Ernst Eckstein (Berlin).

Die Schiffsmiete ist nicht zu verwechseln mit der Charterung. Das Wesen des Chartervertrages besteht darin, daß für eine bestimmte Fahrt ein Schiff zur Verfügung gestellt wird, daß der Reeder die Fahrt dieses Schiffes übernimmt, der Auftraggeber aber völlige Verfügungsfreiheit über den Schiffsraum hat. Die Frage, ob und unter welchen Umständen die Charterung als Mietvertrag angesehen werden kann, ist bekanntlich bestritten, es setzt sich aber, und zwar mit Recht, die Ansicht immer mehr durch, daß der Chartervertrag seinem Wesen nach etwas anderes ist, daß er eine Beförderung zum Gegenstande hat und daher bürgerlich-rechtlich als Werkvertrag anzusehen ist, während steuerrechtlich die Vergütung unter die Verkehrssteuer fällt (ebenso Seitler, „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" 1919, S. 25).

Beim Schiffsmietvertrag ist irgendeine bestimmte Reise für das Rechtsverhältnis nicht wesentlich, sondern der bloße Ausgangspunkt, der Anlaß des Vertrages. Der Schiffsmieter erlangt den Besitz am Schiff und er führt die Beförderung aus, nicht aber der Reeder. Er befördert seine Ware mittels eines gemieteten Schiffes. Da hier also kein Beförderungsvertrag vorliegt, selbst dann nicht, wenn das Schiff nur für eine bestimmte Reise vermietet wird, so kommt hier eine Verkehrssteuer nicht in Frage, obwohl vielfach der Mietpreis der Höhe nach dem Beförderungspreis beim Beförderungsvertrag gleichkommen würde.

Nun sieht das Umsatzsteuergesetz eine Steuerbefreiung vor für Verpachtungen und Vermietungen von Grundstücken mit Ausnahme der Verpachtung und Vermietung eingerichteter Räume. Diese Bestimmung kann der Reeder aber nicht zur Geltendmachung der Steuerbefreiung heranziehen. Wenn ein Schiff selbst — bei Binnenschiffen je nach Umständen — in ein Schiffsregister eingetragen ist und das Gesetz vielfach die Schiffe ähnlich wie Grundstücke behandelt und das Schiffsregister sogar eine ziemlich weitgehende Aehnlichkeit mit einem Grundbuch hat, so bleibt doch das Schiff eine bewegliche Sache, die grundstücksähnlich behandelt wird, die aber niemals als Grundstück anzusehen ist. Die Vermietung eines Schiffes ist daher steuerrechtlich genau so anzusehen wie die Vermietung eines Wagens oder eines Pferdes. Im übrigen würde, auch wenn man das Schiff dem Grundstück gleichstellt, es wohl eher einem eingerichteten Raum gleich zu behandeln sein und somit von der Steuerbefreiung aus diesem Grunde ausgenommen sein.

In neuerer Zeit bürgert es sich vielfach ein, das Schiff mit der Mannschaft zu mieten. Derartige Mietverträge nähern sich ihrem rechtlichen Charakter nach der Charterung, sind aber doch ihrem Wesen nach von der Charterung verschieden. Bei der Charterung übernimmt der Reeder eine Beförderung mittels seiner Mannschaft, in unserem Falle führt der Mieter die Beförderung aus mit fremder Mannschaft.

Wird die Vergütung des Mieters besonders berechnet für das Schiff und für die Mannschaft, so ist für die Vergütung der Mannschaft selbständig zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Umsatzsteuer vorliegen.

Der Umsatzsteuer unterliegen nun die gegen Entgelt ausgeführten Lieferungen und sonstige Leistungen gewerblicher Art. Wer eine Mannschaft gegen Entgelt zur Verfügung stellt, vollführt damit noch keine Leistung, er vermietet die Mannschaft nicht, und es besteht daher keine Möglichkeit, das Entgelt hierfür der Umsatzsteuer zu unterwerfen.

Zweifelhafter ist die Frage, wenn ein einheitliches Entgelt für das Schiff nebst Mannschaft vereinbart wird. Man könnte in einem solchen Falle annehmen, daß ein fahrtbereites Schiff gemietet wird und zur Fahrtbereitschaft eben auch die Mannschaft gehöre. Man könnte den Fall in Parallele setzen mit der Vermietung eines Automobils mit oder ohne Benzin oder eines Wagens mit oder ohne Pferde. Dem kann man aber entgegenhalten, daß die Mannschaft niemals wie eine Sache behandelt werden kann und daß die Mannschaft begrifflich nicht zum Schiff gehört. Wird ein einheitlicher Preis vereinbart, so entfällt doch dieser Preis auf etwas nicht Einheitliches auf seiten des Reeders, nämlich teils auf die Leistung, teils auf die Zurverfügungstellung der Mannschaft, die als Leistung nicht angesehen werden kann. Es muß also durch Schätzung ermittelt werden, welcher Teil der einheitlichen Leistung des Mieters auf die umsatzsteuerpflichtige Gegenleistung des Vermieters entfällt.

Die Umsatzsteuerpflicht der Schiffahrtskosten.

Von Rechtsanwalt Dr. Ernst Eckstein (Berlin).

Ob Schiffahrtsunkosten überhaupt der Umsatzsteuer unterliegen, ist bestritten. In dem Kommentar von Koppe-Varnhagen, § 2 zu Nr. 5, wird kurz ausgeführt:

> „Steuerfrei sind diejenigen Beförderungen, die unter das Verkehrssteuergesetz fallen.
>
> Die hier gebrauchten Worte im Sinne des Verkehrssteuergesetzes sollen klarstellen, daß nicht nur die nach dem Gesetz steuerpflichtigen Vorgänge, sondern auch diejenigen, die dort von der Steuer ausgenommen sind, daneben auch von der Umsatzsteuer befreit sein sollen."

Es ist nicht ganz verständlich, wie diese Folgerung aus dem Gesetz herausgelesen wird. Heißt es im Gesetz, daß Beförderungen im Sinne des Verkehrssteuergesetzes nicht umsatzsteuerpflichtig sind, so ist meines Erachtens damit nur gesagt, daß eine

Doppelbesteuerung vermieden werden soll, daß also die Leistungen des Schiffahrtsunternehmers nur insoweit nicht umsatzsteuerpflichtig sind, als sie unter dem Gesichtspunkt der Beförderungen der Verkehrssteuerpflicht unterliegen. Auf diesem Standpunkt steht auch Seitler, Zeitschrift für Binnenschiffahrt. 1919, S. 24/25.

Es scheint mir darum außer Zweifel, daß z. B. Liegegelder als Gegenleistung für das Liegen des Schiffes, also für eine Leistung, unter das Umsatzsteuergesetz fallen.

Werden die Beladungs- und Löschungsarbeiten vom Reeder übernommen, und gesondert in Rechnung gestellt, so haben wir es mit einer besonderen Leistung zu tun, deren Entgelt unmittelbar steuerpflichtig ist.

Zweifelhafter ist die Frage, wenn eine Pauschalvergütung vereinbart wird für die Beförderung, einschließlich der Beladung und Löschung.

Es wäre nun willkürlich, wollte man nur die Form der Vereinbarung für die Umsatzsteuerpflicht maßgebend sein lassen und eine Umsatzsteuer erheben, wenn Fracht und Beladungs- und Löschungskosten gesondert ausgeworfen werden, dagegen nur die Verkehrssteuer, und zwar dann von dem Gesamtbetrage, wenn diese Kosten zum Bestandteil der Fracht gemacht werden. Nicht auf die Form der Vereinbarung, sondern auf das Wesen der Sache kommt es an. Eine Fracht, die sich auf die Beförderung einerseits und auf Beladen und Löschen andererseits erstreckt, ist eben nicht eine reine Fracht, sondern zum Teil Fracht, zum Teil Entgelt für eine besondere Leistung, und es muß dann durch Schätzung ermittelt werden, welcher Teil des Entgelts unter die Verkehrssteuer, und welcher unter die Umsatzsteuer fällt. Unzulässig scheint es mir jedenfalls, die Umschlagkosten irgendwie in die Generalunkosten einzurechnen und damit zum Gegenstand der Fracht zu machen, wie es Seitler a. a. O. tut.

Nicht selten kommt es vor, daß der Reeder die Beladung und Löschung übernimmt, sie aber nicht selbst ausführt, sondern sich dazu der Spezialunternehmer bedient. Er schließt in diesem Falle die Umschlagsverträge im eigenen Namen und nicht etwa in Vertretung des Auftraggebers, und dann müßte genau genommen die Umsatzsteuer entrichtet werden, einmal für die Zahlung des Auftraggebers an den Reeder und außerdem für die des Reeders an den Umschlagunternehmer.

Ich glaube aber, daß hier die sinngemäße Anwendung des § 4 des Umsatzsteuergesetzes anwendbar ist, wonach bei Abwicklung mehrerer Umsatzgeschäfte, die zwischen verschiedenen Personen über dieselben Gegenstände oder über Gegenstände gleicher Art abgeschlossen sind, und der unmittelbare Besitz an dem Gegenstand nur einmal übertragen wird, nur das Umsatzgeschäft desjenigen steuerpflichtig ist, der den unmittelbaren Besitz überträgt. Daß das Gesetz nur von Gegenständen spricht, möchte ich nur für eine Ungenauigkeit in der Gesetzesfassung ansehen und den Gedanken auch auf Leistungen anwenden. Der Umschlagunternehmer leistet unmittelbar für den Reeder, mittelbar für dessen Auftraggeber, und dann wäre nur die Zahlung des Reeders an den Umschlagunternehmer umsatzsteuerpflichtig. Die wissenschaftlich nähere Begründung dieser an sich wohl zweifelhaften Anschauung muß ich mir für eine andere Gelegenheit vorbehalten.

Abgaben gehören nach § 5 des Verkehrssteuergesetzes überwiegend nicht zum Beförderungspreis, sind also auch nicht verkehrssteuerpflichtig, können aber wohl umsatzsteuerpflichtig sein, wenn sie als Entgelt für eine Leistung und nicht als Abgabe im engeren Sinne anzusehen sind (ebenso Seitler a. a. O.).

Gleichviel ob die Abgaben besonders in Rechnung gestellt werden, auf jeden Fall entfällt das Entgelt des Auftraggebers zum Teil auf die Abgaben und gehört insoweit entweder grundsätzlich nicht zur Umsatzsteuer, oder aber es kann im Verhältnis des Reeders zum Auftraggeber dieser Teil der Vergütung von der Umsatzsteuer abgesetzt werden, da für sie der Abgabeberechtigte (Staat, Gemeinde usw.) die Umsatzsteuer zu entrichten hat.

Warenversendung, Schadensfeststellung und Frachtführerhaftung.

Wird eine Ware durch unsachgemäße Behandlung bei dem Transport beschädigt, so hat nach den allgemeinen Schadensersatzgrundsätzen der Versender einen Ersatzanspruch. Die Haftung des Transportunternehmers ist sogar im Verhältnis zu dem allgemeinen Haftungsrecht noch durch die Pflicht zum Entlastungsbeweis wesentlich gesteigert. Zum Ausgleich für diese gesteigerte Haftung bestimmt aber das Gesetz sowohl für das Schiffahrts- wie das Landtransportrecht, daß der Transportunternehmer nach ordnungsmäßiger Ablieferung des Frachtgutes nicht mehr haftbar gemacht werden kann.

Für das Landtransportrecht schafft der § 438 HGB. hier vollkommene Klarheit, worin es heißt: Ist die Fracht nebst den sonst aus dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche an den Frachtführer aus dem Frachtvertrage erloschen, außer wenn die Beschädigung oder Minderung des Gutes vor der Annahme durch amtlich angestellte Sachverständige festgestellt wird.

Aus dem klaren Wortlaut dieser Bestimmungen geht unzweideutig hervor, daß der Empfänger einer versandten Ware, nachdem er die darauf ruhende Fracht bezahlt hat, nur dann noch Ansprüche erheben kann, wenn die Mängel oder die Minderung des Gutes festgestellt sind. Haben die amtlich angestellten Sachverständigen diese Beschädigung oder Minderung des Gutes nicht festgestellt, so ist damit jedes Recht des Empfängers beseitigt.

Zweifelhafter ist die Frage für das Wassertransportrecht. Hier gilt der § 61 des Binnenschiffahrtgesetzes: Nach der Annahme des Gutes durch den Empfangsberechtigten können wegen einer Beschädigung oder Minderung des Gutes, die bei der Annahme äußerlich erkennbar ist, Ansprüche nur geltend gemacht werden, wenn vor der Annahme der Zustand des Gutes durch amtlich bestellte Sachverständige festgestellt ist.

Bestimmt dieser Paragraph, daß die Annahme des Gutes schlechthin als Genehmigung zu gelten habe, oder soll durch die Untersuchung durch amtlich bestellte Sachverständgie nur der Beweis etwaiger Mängel erleichtert werden?

Würde also der Empfänger auch nach der Ablieferung noch die Möglichkeit haben, mit der Behauptung, die Sachverständigen hätten einen äußerlich erkennbaren Mangel nicht festgestellt, mit seinen Schadensansprüchen an den Frachtführer von neuem heranzutreten?

Das Reichsgericht hat in einer kürzlich gefällten Entscheidung (I. 22/11 im Recht, Bd. 16 Nr. 274 u. 275) diese Frage bejaht. Es hält den Empfänger für berechtigt, auch nach der Ablieferung, und nachdem der ordnungsmäßige Zustand eines Gutes durch Sachverständige festgestellt ist, Beschädigungen oder Minderungen des Gutes geltend zu machen, und es bürdet ihm nur die Beweispflicht dafür auf, daß die Sachverständigen sich tatsächlich geirrt haben.

Ob diese Rechtsanschauung zutrifft, dürfte recht zweifelhaft sein.

Man muß berücksichtigen, daß der § 61 des Binnenschiffahrtgesetzes, wenn auch nicht dem Wortlaut nach, so doch in seinem wesentlichen Sinn in vollkommener Uebereinstimmung steht mit der entsprechenden Bestimmung des Landfrachtenrechtes, und er muß darum, will man nicht einen ganz ungerechtfertigten Zwiespalt im Gesetz annehmen, in gleicher Weise ausgelegt werden. Für dieses gilt der § 438 des Handelsgesetzbuches.

Läßt jemand daher durch amtlich bestellte Sachverständige den Zustand der Frachtgüter untersuchen, so nehmen diese Sachverständigen insoweit die Rechte des Empfängers wahr.

Die Untersuchung durch Sachverständige ist an die Stelle der Untersuchung durch den Empfänger selbst getreten. Haben die Sachverständigen unsorgfältig untersucht und einen vorhandenen Mangel nicht festgestellt, so ist dieses doch nur das Motiv für die Willenserklärung des Empfängers. Der Empfänger, der in dem Glauben daran, daß das Frachtgut mangelfrei ist, das Gut annimmt, Frachtkosten und die sonstigen Lasten bezahlt, will damit eine Genehmigung zum Ausdruck bringen.

Es ist übrigens nicht schwer, sich gegen diese Gefahr des Transportrechtes zu schützen. Mit dem etwaigen Schadensanspruch gegen den Sachverständigen, der den äußerlich erkennbaren Mangel nicht festgestellt hat, werden die Interessen der Versender zwar nur wenig geschützt.

Das einfachste ist, den Empfänger vorher auf die Gefahr der Versendung oder Schädigung hinzuweisen und ihn zu veranlassen, bei der Beanstandung einer Sendung außer den amtlich angestellten Sachverständigen einen privaten Sachverständigen, der gerade für die betreffende Ware geeignet ist, zuzuziehen, der dem amtlichen Sachverständigen zur Hand ist und die unsachgemäße Untersuchung und das Uebersehen einer Beschädigung verhindert. Und diese Zuziehung könnte der Versender noch in der Weise zur Rechtspflicht machen, daß er bei der Unterlassung der Zuziehung jede Haftung ablehnt, sofern überhaupt noch eine Haftung für Schäden, die auf dem Transport entstehen, besteht.

Rechtsanwalt Dr. jur E c k s t e i n (Berlin).

Was tut der Schiffer mit vergessenem Passagiergut?

Sehr häufig geschieht es, daß Passagiere von Vergnügungsdampfern, gemieteten Schiffen usw., aus Unachtsamkeit oder aus anderen Gründen Gegenstände zurücklassen, mit denen der Reeder, Schiffer oder Bootsbesitzer später nicht weiß, was er anfangen soll.

Die Gründe für das Zurücklassen des Gegenstandes können verschiedener Art sein. Teils wird der Passagier den Gegenstand aus Vergeßlichkeit haben liegen lassen, seltener wird irgendeine Absicht zugrunde liegen, daß etwa der Passagier das Gut später abholen will, und das Schiff dann schon abgefahren ist, teils auch behält der Schiffahrtsunternehmer, wenn der Fahrgast keine oder nicht vollständige Bezahlung leistet, auf Grund seines Pfandrechtes Sachen zurück, die nachher in Vergessenheit geraten und dem Unternehmer dann zur Last sind.

So einfach die Frage auch ist, was der Schiffahrtsunternehmer mit diesen Sachen machen soll, so wenig einfach ist ihre Beantwortung. Das Bürgerliche Gesetzbuch enthält darüber kein Wort, und es muß zwischen den Paragraphen herausgelesen werden, nach welchen Grundsätzen der Schiffer verfahren muß, und welche gesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung zu kommen haben.

Für eine bestimmte Zeit hat der Schiffer jedenfalls eine Pflicht zur sorgfältigen Aufbewahrung, und zwar auf Grund des Passagiervertrages. Wenn dieser Vertrag in sich auch nur einen beschränkten Inhalt hat, so muß man solche Verträge doch nach Treu und Glauben und nicht gar zu eng auslegen, und man muß

annehmen, daß durch ein Vertragsverhältnis zwischen den Parteien eine Art Vertrauensverhältnis begründet wird, das zur gegenseitigen Wahrnehmung der Interessen verpflichtet. Ueber die Dauer dieser Frist, während der der Schiffahrtsunternehmer die Sache mit besonderer Sorgfalt aufbewahren und vor Beeinträchtigungen schützen muß, läßt sich nichts Allgemeingültiges sagen; man muß dafür die Umstände entscheiden lassen.

Handelt es sich um einen Passagier, der mit dem betreffenden Schiff eine längere Reise unternommen hatte, so wird man die Aufbewahrungspflicht länger annehmen müssen als bei einem Passagier, der vielleicht nur eine Vergnügungsfahrt von wenigen Stunden gemacht hat. Ebenso wird der Schiffer den Gegenstand eines fremden Passagiers längere Zeit aufbewahren müssen als den eines einheimischen, ihm bekannten Passagiers, einen wertvollen Gegenstand länger als einen wertlosen, und man wird den Zeitraum vor allem dadurch als verlängert ansehen müssen, daß der Reeder, Schiffer usw. den Gegenstand zur vorläufigen Aufbewahrung übernommen hat.

In letzter Linie ist die Beurteilung der Dauer der Aufbewahrungspflicht natürlich von dem Ermessen des Richters abhängig.

Hat der Schiffer die Pflicht, den Passagier von den versehentlich zurückgelassenen Sachen zu benachrichtigen?

Die Frage möchte zweifelhaft sein; ich möchte sie bejahen, weil auch eine Mitteilungspflicht zur allgemeinen Pflicht der gegenseitigen Interessenwahrnehmung gehört, wie auch das Reichsgericht auf anderen Rechtsgebieten, z. B. auf dem des Handelskaufes, allgemein, wenn auch nicht ohne Ausnahme angenommen hat.

Jederzeit bei Gefälligkeitsverwahrungen, aber nur nach Ablauf der übernommenen Zeitdauer, kann der Schiffer den Passagier zur Rücknahme der zurückgelassenen Sachen auffordern.

Mit diesem Augenblick, zu dem noch eine angemessene Frist zur Abholung der Sachen hinzuzurechnen ist, ändert sich das Rechtsverhältnis zwischen dem Schiffer und dem Passagier. Hatte der Schiffahrtsunternehmer bis dahin die Sachen nach Vertragsgrundsätzen aufbewahrt, und nach §§ 276, 278 BGB. für jede fahrlässige Beschädigung, fahrlässiges Abhandenkommen usw. sowie für jedes Verschulden seiner Mittelpersonen, des Schiffspersonals und sonstiger Angestellten einzustehen, so hat er von nun an nur noch außervertraglich zu haften.

Die Aufbewahrungspflicht hört damit nicht etwa sofort auf, daß er die Sachen sofort preisgeben könnte, sondern er hat, weil er einmal auf Grund vertraglicher Beziehungen in den Besitz der Sachen gekommen ist, auch noch eine weitere Aufbewahrungspflicht, die allerdings hinter seinen eigenen Interessen zurückstehen darf. Er braucht nicht mehr die besten Räume dazu zu benutzen, wenn er die Räume für sich besser benutzen kann, und er hat nur noch für grobe Fahrlässigkeit einzustehen und für das Verschulden seines Personals, der Matrosen usw. nur noch dann, wenn ihn durch unsorgfältige Anstellung oder mangelhafte Beaufsichtigung unzuverlässiger Personen ein mitwirkendes Verschulden trifft (§ 831 BGB.): seine Pflicht hat also nur noch den Inhalt, dass er den Passagier nicht durch Preisgabe der Sachen böswillig oder grobfahrlässig schädigt.

Freilich sind diese ganzen Rechtsausführungen, die auch auf anderen Rechtsgebieten von größter Bedeutung sind, noch rechtlich sehr wenig geklärt.

Wie verhält es sich, wenn der Schiffer den Passagier nicht davon benachrichtigen kann, daß er seine Sachen nicht weiter für ihn aufbewahren will, wenn etwa der Passagier unauffindbar ist? Ist das der Fall, dann ist es Schuld des Fahrgastes, daß der Schiffer ihn nicht zur Abholung auffordern kann und dadurch in Verzug setzen kann. Hierfür hat der Fahrgast einzustehen, und man muß annehmen, daß in solchen Fällen die oben ausgeführte Rechtslage schon mit Ablauf einer angemessenen Frist von selbst eintritt; der Annahmeverzug würde dann ohne weiteres eintreten.

Was geschieht nun, wenn der Passagier die Sachen trotz der Aufforderung nicht abholt, oder wenn die angegebene Frist im Falle der Nichtauffindbarkeit des Passagiers verstrichen ist?

Hat der Schiffahrtsunternehmer ein Recht, sich nun einfach nicht weiter um die Sachen zu kümmern, darf er sie ans Ufer hinstellen oder einfach verkommen lassen, darf er einen Hund z. B. einfach verhungern lassen? Das Gesetz enthält, wie gesagt, darüber nichts, und man wird daher naheliegend diejenigen Gesetzesbestimmungen hier gelten lassen müssen, die den fraglichen Rechtsverhältnissen am nächsten kommen, das sind die Rechtsbestimmungen über den Fund.

An sich ist niemand verpflichtet, sich um eine gefundene Sache zu kümmern, hat er sie gefunden, so kann er sie dort liegen lassen, wo er sie gefunden hat. Hat er sie aber bereits an sich genommen, besser gesagt, zu sich genommen, dann entstehen für ihn die Pflichten und Rechte des Finders. Was hier in erster Linie in Frage kommt: er hat die Pflicht zur Aufbewahrung der Sache (§ 669 BGB.), darf sie also nicht wieder aus seinem Besitz geben und ist höchstens berechtigt, sie an die Polizeibehörde abzuliefern.

Nun kann man von dem Schiffer, Reeder usw. zwar nicht sagen, er habe die Sache zu sich genommen, aber doch wird man sagen können, daß, wenn sogar ein Finder den Besitz der gefundenen Sache nicht aufgeben darf, derjenige, dem eine Sache anvertraut worden ist, oder der sonstwie ohne seine Absicht den Besitz erlangt hat, und die Sache zu verwahren verpflichtet gewesen ist, der sich also noch im Besitz der Sache befindet, erst recht nicht den Besitz der Sache aufgeben darf, wenn die Sache nachträglich ihrem Eigentümer dadurch abhanden kommt, daß dieser vergißt, die zurückgelassenen Sachen von dem Schiffer abzuholen, oder der aus sonstigen Gründen den Zusammenhang mit seinem Eigentum verliert.

Aber eine wesentliche Veränderung ist doch in dem Rechtsverhältnis vor sich gegangen.

Während der Schiffer ursprünglich nach Vertragsgrundsätzen die Sachen zu verwahren hat, und wie oben ausgeführt, auch für leichte Fahrlässigkeit einzustehen hat, besitzt er jetzt die Sache als Finder und hat auch schon aus den oben angeführten anderen Rechtsgründen nach § 968 des Bürgerlichen Gesetzbuchs nur noch Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit zu vertreten. Er braucht also viel weniger sorgfältig sich um die Sache zu kümmern und ist nur verpflichtet, nicht in grobfahrlässiger Weise die Sache Schaden leiden zu lassen.

Im übrigen gelten die Vorschriften über den Fund. Der Finder hat den Besitz der Sache, wenn sie mehr als drei Mark wert ist, der Polizeibehörde anzuzeigen, hat die Sache, wenn er sie nicht der Polizeibehörde abliefert oder aus besonderen Umständen nicht abliefern kann, falls sie dem Verderben ausgesetzt ist, oder die Aufbewahrung mit unverhältnismäßig hohen Kosten verknüpft ist, öffentlich versteigern zu lassen.

Aufwendungen, die er zur Erhaltung, Verwahrung oder Ermittlung des Eigentümers der Sache macht und den Umständen nach für erforderlich halten darf, kann er ersetzt verlangen. Ein Jahr nach der Anzeige des Fundes bei der Polizeibehörde geht die Sache in das Eigentum des Finders über, hat er die Sache an die Polizeibehörde abgeliefert, und wird sie von dieser versteigert, so erwirbt er den Anspruch auf den Erlös.

Meldet sich nachträglich der Eigentümer, so kann dieser gegen den Finder sein Eigentumsrecht nach den Grundsätzen der ungerechtigten Bereicherung geltend machen (§ 975 des Bürgerlichen Gesetzbuchs), d. h. er kann von ihm zurückverlangen, was sich noch in seinen Händen befindet. Ist der Gegenstand verbraucht oder das Geld für dessen Verkauf verausgabt, so ist der Finder zu keinem Ersatz verpflichtet. Nach Ablauf von drei Jahren nach dem Eigentumsübergange an verjährt der Anspruch des Eigentümers aus ungerechtfertigter Bereicherung.

Dem Finder gebührt an sich ein Finderlohn. Diesen möchte ich jedoch in bezug auf nichtabgeholte Sachen des Passagiers dem Schiffer nicht zusprechen, weil hier die Parallelität zwischen dem Fundrecht und dem vorliegenden Rechtsverhältnisse entfällt. Der Finderlohn ist ein Entgelt dafür, daß der Finder dem Eigentümer die Sache erhalten hat, obwohl er sich nicht um die Sache hätte zu kümmern brauchen. Nicht also die Aufbewahrung der Sache ist das, wofür der Finderlohn bezahlt wird, sondern die Auffindung der Sache. Da im vorliegenden Falle die Sache aber nicht gefunden ist, sondern nur die Rechtssätze aus dem Fund zur Anwendung kommen, soweit der Fund mit dem Zurücklassen eines anvertrauten Gegenstandes in Parallele steht, darum kann auch dieses Entgelt für eine von dem Schiffsunternehmer nicht geleistete Tätigkeit nicht verlangt werden.

Die Bestimmungen über den Fund können jedoch nur dann Geltung finden, wenn das betreffende Schiff, auf dem der Gegenstand zurückgelassen worden ist, nicht als öffentliches Verkehrsmittel angesehen werden kann, denn § 798 BGB. bestimmt: „Wer eine Sache in den Geschäftsräumen oder in Beförderungsmitteln einer öffentlichen Behörde oder einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Verkehrsanstalt findet und dann an sich nimmt, hat die Sache unverzüglich an die Behörde oder die Verkehrsanstalt oder an einen ihrer Angestellten abzuliefern. Die Vorschriften der §§ 965 bis 977 (Fund) finden keine Anwendung."

Es soll hier nicht erörtert werden, in welchen Fällen Schiffe als öffentliche Verkehrsmittel angesehen werden müssen, jedenfalls bleiben aber noch zahlreiche Fälle übrig, in denen Schiffe oder Reedereien als öffentliche Verkehrsanstalten zu betrachten sind, und in denen daher die Gesetzesbestimmungen über den Fund Anwendung finden.

Rechtsanwalt Dr. Ernst Eckstein (Berlin).

Kleine Mitteilungen

Die Lage der Binnenschiffahrt im Juni 1919. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zugegangenen Berichte, folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Juni: Infolge der geringen Erzeugung der für die Binnenschiffahrt wichtigsten Massengüter, vor allem der Kohle und der Baustoffe, und der geringen Zufuhren durch die Eisenbahnen war das Gewerbe im Berichtsmonat nicht ausreichend beschäftigt. Die Kähne mußten länger als üblich in den Häfen liegen, ihre Ladefähigkeit konnte nicht voll ausgenutzt werden. Es fehlte auch an Bunkerkohlen. Die bedeutenden Lebensmitteltransporte ab Hamburg konnten nicht den sonst üblichen Gewinn abwerfen, da es abwärts

an dem nötigen Talgut, insbesondere den böhmischen Braunkohlen, fehlte. In der Gruppe der westdeutschen Kanäle des Arbeitgeberverbandes für die Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe wurde ein neuer Tarifvertrag abgeschlossen.

Im einzelnen wird über die Lage auf den hauptsächlichsten Binnenwasserstraßen folgendes berichtet:

In den Verschiffungen rheinaufwärts hat sich eine gewisse Gleichmäßigkeit entwickelt, wenn auch die zum Versand gelangenden Gesamtmengen den Bedarf noch nicht zu decken vermögen. Der Kohlenmangel hält unvermindert an und macht sich am empfindlichsten zurzeit an Bunkerkohlen bemerkbar. Es ist nicht möglich gewesen, auf den Zechen eine höhere Förderung zu erzielen. Leerraum für Verladungen in den Duisburg-Ruhrorter Häfen stand hinreichend zur Verfügung. Kanalkähne sind sehr gesucht und an Schleppkraft macht sich bei unverändert gebliebenem Schleppsatze immer noch ein gewisser Mangel bemerkbar. Im übrigen ist die Marktfrage hinsichtlich Angebot und Nachfrage sowie auch in der Preisstellung unverändert geblieben.

Auf dem Oberrhein ist der Schiffsverkehr in den Mainzer und Gustavburger Häfen sehr lebhaft gewesen, ebenso war der Flußverkehr recht rege. Die Talschlepplöhne halten sich immer noch auf dem früheren Satz.

Durch das Ausbleiben der Niederschläge im Vormonat ist der Wasserstand des Neckar zwar langsam zurückgegangen, doch hat dies für den Betrieb bis jetzt noch wenig Störungen gebracht. Im Frachtengeschäft ist der Geschäftsgang matt. Für Tal- und Bergladungen steht übermäßiger Leerraum zur Verfügung. Arbeitslose sind nicht mehr vorhanden.

Die Verkehrsverhältnisse auf der Elbe hatten sich im abgelaufenen Monat infolge des immer weiter zurückgegangenen Wasserstandes schon wieder recht schwierig gestaltet. Der Pegelstand in Dresden war am 25. Juni bis auf — 194 zurückgegangen und es hatten sich infolgedessen zahlreiche Ableichterungen der unterwegs befindlichen Fahrzeuge notwendig gemacht. Erfreulicherweise traten in den letzten Tagen des Monats ausgiebige Niederschläge ein, die erheblichen Wasserwuchs mit sich brachten, so daß sich die Ableichterungen erübrigten und im weiteren auch eine bessere Ausnutzung der Tragfähigkeit der Fahrzeuge ermöglichten. Ueber den Verkehr selbst ist zu berichten, daß die Lebensmitteltransporte ab Hamburg fortgesetzt in starkem Umfange anhielten. Es herrschte daher andauernd großer Raumbedarf in Hamburg, so daß sich fortgesetzt die Zuführung leeren Raumes notwendig machte, nachdem Ladungsschiffahrt infolge Mangels an Talgut nur spärlich herankommt. Was den Talverkehr anbelangt, so sind die Verschiffungen ab Böhmen noch immer belanglos, da der Braunkohlenexport fehlt. Die Kohlenverladungen an den sächsischen Umschlagplätzen wickelten sich in einigermaßen befriedigender Weise ab, wenn dieselben auch nicht so umfangreich waren, um sämtliche an den oberen Elbeplätzen leer werdenden Fahrzeuge beschäftigen zu können, so daß der leer werdende Raum zum größten Teil noch immer nach Hamburg befördert werden muß.

Auf den Märkischen Wasserstraßen war im Juni der Verkehr geringer als in den Vormonaten und im Vorjahr. Es war dies einmal auf die sich ständig verschlechternden Wasserstandsverhältnisse der Elbe und Oder zurückzuführen, die auch zu einer Beschränkung der Tauchtiefe auf der unteren Havel nötigten, weiter aber auf die geringeren Verschiffungen von Massengütern, abgesehen von oberschlesischen Steinkohlen, dessen Wasserversand sich ziemlich gleich blieb. Die Lebensmitteltransporte ab Hamburg waren ziemlich umfangreich. Bei der verringerten Tauchtiefe wurde mehr Kahnraum gebraucht. Das Angebot von Arbeitskräften entsprach dem Bedarf, die Vorschriften über die Bemannung der Schiffe sind jetzt auch im Berliner Bezirk auf den Friedensstand wieder erhöht. Das Reichsarbeitsministerium hat den Tarifvertrag für die Binnenschiffsmannschaften im Stettiner Hafen für allgemein verbindlich erklärt, ferner ist bei ihm die allgemeine Verbindlichkeitserklärung des Tarifvertrages der Schiffsmannschaften der Elbe, Oder und Märkischen Wasserstraßen beantragt. Seitens des neuen Verbandes der Binnenschiffer wurden in Berlin einige Einzeltarifverträge von lokaler Bedeutung abgeschlossen.

Künftige Frachtengestaltung. Alle öffentlichen und privaten Verkehrsbetriebe sind durch die außergewöhnlichen Einflüsse der letzten Jahre hinsichtlich ihrer Unkosten stark betroffen worden. Es ist dies auf die ganz bedeutende Steigerung der Löhne, auf die sehr erhebliche Verteuerung der Kohlen und auf die gestiegenen Preise aller sonstigen Betriebsgegenstände zurückzuführen. Dabei ist weiter festzustellen, daß diese gewachsenen Unkosten durch eine Verkehrsvermehrung nicht wettgemacht werden konnten, einer solchen würde übrigens auch noch die Verkürzung der Arbeitsleistung durch die Einführung des Achtstundentages hinderlich im Wege stehen. Die Verkehrsbetriebe waren daher genötigt, ihre gewachsenen Lasten auf die Verkehrsbeteiligten abzuwälzen und während z. B. die Binnenschiffahrt dies ohne weiteres durch jeweilige Erhöhung ihrer Frachtraten (unter Zustimmung der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens) tun konnte, war die Eisenbahnverwaltung darauf angewiesen, sich eine zweimalige Frachtenerhöhung von 15 % bzw. 60 % durch die gesetzmäßigen Instanzen bewilligen zu lassen. Die privaten Binnenschiffahrtsbetriebe waren durch die Frachterhöhungen in der Lage, ihre Unkosten hereinzuholen und zumeist auf das in ihnen angelegte Kapital noch eine angemessene Rente zu verteilen. Die Eisenbahnverwaltung, die früher Ueberschüsse lieferte, hat aber in den letzten Jahren mit bedeutender Unterbilanz gearbeitet und wird voraussichtlich für längere Zeit noch zuschußbedürftig sein. In den Sitzungen des Staatshaushaltsausschusses ist dies ausführlich erörtert worden und gleichzeitig hat man dabei die Ansicht vertreten, daß eine weitere Frachterhöhung bedenklich erscheine. Ja, man hat sogar weiter darauf verwiesen, daß gemäß den Friedensbedingungen mit einer Aufhebung der noch bestehenden Ausnahmetarife zu rechnen sein werde.

Sei dem nun, wie ihm wolle, die eine Ansicht wird man vertreten dürfen, daß angesichts der ganzen Lage der Dinge mit einem Abbau der Frachten nicht zu rechnen ist. Es sind eben auch in dieser Hinsicht Verschiebungen eingetreten, welche alle früheren Erfahrungen über den Haufen werfen. Einst erblickte man in billigsten Frachten das Heil der Volkswirtschaft und es ist bekannt, welche jahrelangen Kämpfe die Binnenschiffahrt gegen die zunehmenden Ausnahmetarife auszufechten hatte, welche ihre Rentabilität direkt unterbanden, ohne daß die schließlichen Verbraucher der Waren einen besonderen Vorteil davon hatten. Da das System der Ausnahmetarife durch die Friedensbedingungen nahezu zur Aufhebung gelangt, so wird die Binnenschiffahrt künftighin mit dieser Konkurrenzierung nicht mehr zu rechnen brauchen. Allerdings stellt sich ja das Verhältnis jetzt schon in sehr vielen Fällen so, daß die reinen Wasserfrachten oder die kombinierten Bahn- und Wasserfrachten die reinen Bahnfrachten wesentlich übersteigen. Es ist dies darauf zurückzuführen, daß die privaten Betriebe der Binnenschiffahrt unmöglich unter den Selbstkosten arbeiten können, während dies der Eisenbahnverwaltung in verschleierter Form zugemutet wird.

Unter normalen Verhältnissen würde somit die Binnenschiffahrt in sehr vielen Richtungen kaum konkurrenzfähig sein, sie ist es, so wie die Verhältnisse liegen, aber voraussichtlich noch auf längere Zeit angesichts der verminderten Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen. Schließlich aber wird sich doch einmal ein Ausgleich ergeben und so entsteht die Frage, was dann werden soll. Auf diese Lösung wird man sich beizeiten vorbereiten müssen und es wird unter Umständen doch nichts weiter übrig bleiben, als zu weiteren Erhöhungen der Bahnfrachten zu schreiten. Ein eventueller Ausgleich scheint sich dadurch zu bieten, daß wir künftig mit Reichseisenbahnen und Reichswasserstraßen zu rechnen haben. Das Reich kann unmöglich den Eisenbahnbetrieb als Zuschußverwaltung führen, noch dazu angesichts der Erwägung, daß die Zuschüsse nicht der Allgemeinheit zugute kämen. Auch spricht gegen billige Eisenbahnfrachten der Umstand, daß die Leistungen der Eisenbahn hinsichtlich der Beförderungsdauer schneller sind, also schon logisch eine höhere Bewertung beanspruchen. Eine Ueberlastung der Eisenbahnen wird man in Zukunft mehr vermeiden müssen als früher und so ergibt sich die Nutzanwendung, daß voraussichtlich die früher vorhandene Möglichkeit der Auswahl zwischen Benutzung des Eisenbahn- oder Wasserweges Beschränkungen unterliegen dürfte. In welcher Form und durch welche Stellen diese Beschränkungen festgesetzt werden bzw. inwiefern sich überhaupt das ganze Verfrachtungswesen auf allen Transportwegen abwickeln wird, das läßt sich wohl zurzeit noch nicht übersehen. Jedenfalls aber wird die künftige Güterbeförderung unter dem Eindrucke der Staatsnotwendigkeiten ganz anderen Voraussetzungen unterliegen und ein freier Wettbewerb auf diesem Gebiete kaum mehr möglich sein. Durch staatliche Anordnungen werden die Preise geregelt werden und staatliche Stellen werden die Ausführung und Verteilung der Transporte überwachen.

Neue Speditions- und Schiffahrtsgutachten der Handelskammer zu Berlin. Nach Handelsbrauch ist der Empfänger einer Kahnladung Kohlen verpflichtet, die Verwiegung der Kohlen so unmittelbar am Ufer vornehmen zu lassen, daß der Schiffer die Verwiegung vom Kahn aus kontrollieren kann.

Es ist handelsüblich, daß Ufergeld und Liegegeld vom Empfänger gezahlt werden. Verkehrssteuer und Frachtbriefstempel gelten als Teile der Fracht und sind daher beim Kauf frei Hafen oder Bahnhof Groß-Berlin vom Lieferanten zu tragen.

Nach den im Geschäftsverkehr zwischen Kartoffelhändler und Frachtführer geltenden Gebräuchen hat der Schiffer die Menge und Beschaffenheit der von ihm als Fracht angenommenen Güter bei der Einladung festzustellen; der Auftraggeber oder Ladescheininhaber kann Ansprüche gegen ihn herleiten, wenn sich bei der Ausladung erhebliche Abweichungen ergeben. Handelsüblich übernimmt der Schiffer auf kleineren Stationen die von verschiedenen Lieferanten zugeführten Kartoffeln und trifft durch Probeverwiegung und Untersuchung der Qualität die nötigen Feststellungen. Würde er sich weigern, diese Tätigkeit auszuüben, so wäre der Verfrachter zur Ausführung der bezeichneten Arbeit verpflichtet.

Es pflegen beim Feuerschaden eines Spediteurs die in dem Regulierungsverfahren der Feuerversicherung entstandenen Kosten, soweit sie vom Spediteur nach dem Versicherungsvertrage zu tragen sind, dem Kunden zur Last zu fallen, in dessem Auftrage die beschädigten Güter befördert worden sind.

Handelsüblich ziehen die Spediteure mangels gegenteiligen Auftrages ihre Gebühren und Auslagen, insbesondere das Rollgeld, vom Empfänger ein, und zwar bei Versandgut durch Nachnahme.

Im Jahre 1914 stellten sich laut Tarif der Vereinigten Berliner Spediteure die Rollgebühren in Berlin von der Wohnung des Versenders nach der Bahn für Umzugsgut auf 50 Pf. für je angefangene 50 kg. Für das Abrollen von der Bahn nach der Wohnung des Empfängers betrugen sie 30 Pf. für je angefangene 50 kg. Außerdem wurde noch eine Expeditionsgebühr von 20 Pf. für den Frachtbrief erhoben. Diese Sätze sind Mindestsätze, die durch besondere Umstände jeweils überschritten werden können. Die Stückgutfracht von Berlin nach Prenzlau für Umzugsgut stellte sich im Juni 1914 auf 1,34 M für 100 kg. Ein Tarif über die Rollgebühren in Prenzlau liegt uns nicht vor; die Gebühren sind aber aller Voraussicht nach unter den Berliner Sätzen geblieben. Eine genauere Auskunft über die Frage, ob die Vergütung für die Uebernahme frei Wohnung des Klägers in Prenzlau mindestens 6 bis 7 M mehr betragen hätte, vermögen wir nicht zu geben, ohne Einsicht in die Gerichtsakten zu nehmen.

Nach § 3 der von der Handelskammer herausgegebenen Handelsgebräuche im Verkehr mit den Spediteuren Groß-Berlins ist eine Beschränkung der Haftung des Spediteurs nur insoweit vorgesehen, als der Spediteur bei einem Auftrag zur Beförderung von Waren und Sachen, deren Wert mehr als 20 M das Kilogramm beträgt, falls er von dem Wert keine Kenntnis erhalten hat, nicht für den Schaden haftet, der aus Unterlassung der Vorkehrungen entstanden ist, die bei Kenntnis des Wertes vom Spediteur hätten getroffen werden müssen.

Die Lage der Binnenschiffahrt auf der Oder im Juli 1919. Im Gegensatz zu dem Vormonat war der Wasserstand der Oder im Juli durchweg vollschiffig; drei Hochwasserwellen mit einem Höchststand am Ratiborer Pegel von 3,65 m am 1., 6,14 m am 10. und 4.88 m am 28. Juli brachten dem Strom immer wieder zur rechten Zeit genügend Wasser, ohne den Betrieb irgendwie durch die Hochwasserbegleiterscheinungen, wie Lade- und Löschschwierigkeiten in Kosel-Hafen. Legen und Wiederaufrichten der Wehre, Brückensperrungen, Versandungen u. dgl., wesentlich zu beeinflussen.

Leider war es jedoch nicht möglich, trotz des zahlreich vorhandenen Kahnraums das gute Wasser im vollen Umfange auszunutzen, denn der Kohleneingang war infolge Wagenmangels derartig gering, daß die Fahrzeuge bis zu vier Wochen untätig in Kosel-Hafen auf ihre Ladung warten mußten. Nur 187 383,5 t Kohlen wurden verschifft gegen 220 000 t im Juni und 300 000 t im Mai oder pro Arbeitstag (29 Arbeitstage einschl. zwei Sonntagen, an denen gekippt wurde), nur 6461 t gegen 9000 bzw. 12 000 t in den beiden Vormonaten. Sehr bedauerlicherweise ist auch am Monatsschluss noch keine Besserung zu verzeichnen: nur 610 Fahrzeuge konnten im Laufe des Monats beladen von Kosel-Hafen abschwimmen, d. h. rund 230 weniger wie im Mai bzw. Juni. Infolgedessen lag die obere Oder bis unterhalb Brieg am Monatsschluß voll mit Bergzügen, die durch die Behörde gehalten wurden, um die Ernährung der Schiffer in Kosel-Hafen nicht wieder durch Massenansammlung zu gefährden.

Der Zuzug weiterer Bergfahrzeuge nach der oberen Oder war allerdings in der letzten Juliwoche sehr gering, da infolge von Schlepplohndifferenzen zwischen der Privatschiffahrt und den im Oderwasser verkehrenden Dampferbesitzern nur wenige Bergzüge ab Breslau zur Abschleppung kamen.

Die im Bergverkehr ab Stettin für den Monat Juli erhoffte Besserung ist voll eingetreten. Eine große Zahl von Erzdampfern lief in den Stettiner Hafen ein und brachte zahlreichen Kähnen die im Frühjahr so entbehrte Bergladung. Leider verursachte aber auch hier ein Streik eine unliebsame Unterbrechung: Im Anschluß an den nur wenige Tage währenden pommerschen Generalstreik weigerte sich die Privatschiffahrt, ihre Fahrzeuge den Erzverfrachtern zur Verfügung zu stellen, und trat mit neuen Forderungen auf. Nach mehrtägigen Verhandlungen, nachdem schon einige, wenn auch nicht bedeutende Mengen zum Nachteil der Schiffahrt von der Eisenbahn übernommen und nach Oberschlesien befördert worden waren, gelang es noch rechtzeitig, eine Einigung herbeizuführen, in dem den Schiffern in der Kahnmiete erhebliche Zugeständnisse gemacht wurden.

Auch ab Hamburg blieb das Berggeschäft rege, wenn es sich im großen ganzen auch hauptsächlich nur auf Lebensmitteltransporte beschränkte.

Sozialpolitik und Transportgewerbe. Der Neuaufbau unserer deutschen Verfassung wird sich, nachdem die Verfassung selbst genehmigt worden und in Kraft getreten ist, den einzelnen Gebieten zuwenden und vor allen Dingen auch der Schaffung eines neuen Arbeitsrechts gewidmet sein. Für dieses Arbeitsrecht ist bekanntlich im Reichsarbeitsministerium bereits ein Arbeitsplan für die zu seiner Ausarbeitung eingesetzte Kommission aufgestellt worden. In diesem Arbeitsplan ist das Landtransportgewerbe nicht besonders berücksichtigt, und es gehen derzeit Bestrebungen, eine Sonderberücksichtigung zu erzielen. Für See- und Binnenschiffahrt sind besondere Abteilungen des Arbeitsrechts vorgesehen und es scheint, als ob man an einzelnen Stellen hieraus irriger Weise den Schluß zieht, als ob die Binnenschiffahrt dem Reichsarbeitsministerium unterstellt werden solle, wovon jedoch keine Rede sein kann. Im Gegenteil wird man annehmen dürfen, daß das neue Reichsverkehrsministerium alle Gruppen des Verkehrs erfassen wird, und es ist ja erst in diesen Tagen dieser Stelle von der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrtsvereine der Antrag unterbreitet worden, im Rahmen des Ministeriums eine selbständige Abteilung für die Binnenschiffahrt zu schaffen.

Unser Arbeitsrecht basiert einstweilen auf der Gewerbeordnung und sonstigen Gesetzen, insbesondere den Anordnungen des Reichsamts für die wirtschaftliche Demobilmachung. Da bis zum Erlaß des einheitlichen Arbeitsrechts noch eine geraume Zeit vergehen dürfte, so hat man den Wunsch, verschiedene Bestimmungen der Demobilmachungszeit dauernd zu gestalten. Dies bezieht sich besonders auf die Anordnungen über Arbeiterausschüsse usw. laut Verordnung vom 23. Dezember 1918. Sie dauernd zu verankern, ist das Gesetz über Betriebsräte bestimmt, welches gegenwärtig der Nationalversammlung vorliegt und wohl im Laufe des Herbstes erlassen werden dürfte. Zu diesem Gesetz liegt eine ausführliche Eingabe der großen Vertretungen der Industrie, des Handels und des Gewerbes bzw. der Arbeitgeber in ihrer Gesamtheit vor, in welcher auch die Interessen des Transportgewerbes wahrgenommen werden. Der Gesetzentwurf nimmt übrigens ausdrücklich die See- und Binnenschiffahrt aus und bemerkt, daß die Einrichtung von Arbeitnehmervertretungen für diese Betriebe durch besondere Gesetze geregelt werden sollen. Zu dem Gesetzentwurf haben die vorerwähnten Vertretungen den Wunsch ausgesprochen, auch die Landbetriebe der See- und Binnenschiffahrt auszunehmen, weil sie mit dem eigentlichen Schiffahrtsbetrieb unbedingt zusammengehören und es höchst unzweckmäßig wäre, die Angelegenheiten beider untrennbaren Teile in zwei verschiedenen Gesetzen zu regeln.

In Oesterreich hat man schon für das Arbeitsrecht den Weg der Einzelgesetzgebung beschritten und es ist am 30. Juli 1919 ein Gesetz über den Urlaub von Arbeitern (Arbeiter-Urlaubs-Gesetz) erlassen worden. Das Gesetz bestimmt, daß Arbeiter, deren Dienstverhältnis ununterbrochen ein Jahr gedauert hat, einen Anspruch auf Urlaub von einer Woche und bei mehr als fünfjähriger ununterbrochener Beschäftigung von zwei Wochen haben. Jugendlichen Arbeitern vor dem vollendeten 16. Lebensjahre gebührt schon nach einjähriger Dauer ein Urlaub von zwei Wochen. Der Urlaub ist zu bezahlen, wird Verpflegung vereinbart und während des Urlaubs nicht geleistet, so ist sie im Betrage des täglichen Krankengeldes zu entgelten. Der Urlaub ist dem Arbeiter auch zu entgelten, wenn ihm gekündigt wird, aber nicht, wenn er selbst kündigt oder wenn er aus wichtigem Grund entlassen wird. Bei Betrieben von nicht mehr als fünf Arbeitern, kann der Urlaub in zwei Teilen gewährt werden. Das Gesetz sieht die Zulassung von Ueberarbeit in besonderen Fällen für die durch Urlaub ausfallende Arbeitsleistung vor. Dies gilt auch für die Betriebe der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmungen.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder

Dem „Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt" ist seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. Heft 16 dieser Zeitschrift) als Mitglied neu beigetreten:

Moritz, Dr., Syndikus des Schifferbetriebsverbandes für das Stromgebiet der Elbe, Hamburg, Dovenfleth 25.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt, Schiff- und Wasserbau

A.-G. Pfalz, Speier. Am 4. Juni 1919 wurde diese Gesellschaft mit 1 000 000 M Grundkapital gegründet, welche auch Schiffbau zum Zwecke hat. Vorstand ist der Ingenieur Alfred Eversbusch zu Speyer.

Wilhelm Backhaus G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. An Wilhelm Hohendahl ist Einzelprokura erteilt.

Gesellschaft für Transport und Handel m. b. H., Haren (Ems). Gegründet am 5. Juli mit 30 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Kaspar Kerckhoff, Stephan Esders, Josef Harmeling.

Hamburg-Magdeburger Eilschiffahrts-Ges. m. b. H., Hamburg. Die Vertretungsbefugnis des Geschäftsführers O. Schöndube ist erloschen.

Midgard Deutsche Seeverkehrs-A.-G., Nordenham. Dem Admiralitätsrat a. D. Dr. M. Warns ist Gesamtprokura erteilt.

Norddeutscher Lloyd, Bremen. Die Prokuren von Johann Panfing und Friedrich Pfankuch sind am 30. Juli erloschen.

Orenstein & Koppel—Arthur Koppel A.-G., Berlin. Das Vorstandsmitglied Richard M. Flatow ist verstorben, die Prokura des Arthur Lomnitz ist erloschen. An Ernst Schidkowski ist Prokura erteilt.

Ostseewerft Schiffbau und Maschinenfabrik, A.-G., Frauendorf b. Stettin. Nach 183 752 M Abschreibungen endete das zweite Geschäftsjahr 1918, in welchem die Gesellschaft zufolge militärischer Anordnung ebenfalls keinen Betrieb unterhalten konnte, mit 478 578 M Gesamtverlust.

Raab, Karcher & Co. G. m. b. H., Karlsruhe. Dem Prokuristen Iwo Dane in Duisburg ist auch Gesamtprokura für die Hauptniederlassung erteilt.

Rhein-Hannover Kanalschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Gegründet am 16. Juli mit 20 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Gustav Adolf Spliethoff in Rotterdam und Nikolaus Endendyk in Duisburg-Ruhrort.

Rheinschiffahrt A.-G., vormals Fendel, Mannheim. Das Grundkapital ist laut Beschluß vom 31. Mai 1919 um 1 000 000 M, ausgegeben zu 140%, auf 4 000 000 M erhöht worden.

Rickmers Rhederei A.-G., Bremen-Hamburg. Für 1918 ergab sich ein Reingewinn von 297 717 M, der auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Gebrüder Rigaud G. m. b. H., Duisburg. Arthur Espey ist zum Geschäftsführer bestellt.

Siemens & Halske A.-G., Berlin. Die Prokura des Otto Zimmermann ist erloschen.

Weserwerft Schiffs- und Maschinenbau G. m. b. H., Minden. Fritz Schütte ist nicht mehr Geschäftsführer, als solcher ist Heinrich Souchon bestellt.

Westfälische Transport-A.-G., Dortmund. Der Reedereidirektor Theodor Kölven in Hannover ist zum ordentlichen Vorstandsmitglied bestellt. Dem Oberinspektor Wilhelm Höfer wurde für die Hauptniederlassung Prokura erteilt.

R. Wolf, A.-G., Magdeburg-Buckau. Für 1918 wurden 820 245 M Abschreibungen vorgenommen und aus 2 299 790 M Reingewinn auf 13 750 000 M Aktienkapital 15% Dividende erteilt. An Arthur Dahme ist Gesamtprokura erteilt.

Schiffahrtsbetrieb und Schiffahrtsverkehr

Schiffs- und Güterverkehr in den Duisburg-Ruhrorter Häfen

im 2. Vierteljahr 1919.

	Dampfschiffe		Schleppkähne und Segelschiffe		Zusammen	
	Zahl	Ladung t	Zahl	Ladung t	Schiffe	Ladung t
Zufuhr zu Berg	586	7905	251	58621	837	66526
Zufuhr zu Tal	818	1600	1101	135741	1919	137341
Zufuhr vom Rhein-Herne-Kanal	5	388	265	94780	270	95168
Abfuhr zu Berg	740	5939	733	593706	1473	599645
Abfuhr zu Tal	722	2128	444	101814	1166	103942
Abfuhr nach dem Rhein-Herne-Kanal	1	—	399	18122	400	18122
Gesamtverkehr	2872	17960	3193	1002784	6065	1020744
Im 2. Vierteljahr 1918	3683	49356	9321	3302860	13004	3352216
Daher im 2. Viertelj. 1919 mehr	—	—	—	—	—	—
weniger	811	31396	6128	2300076	6939	2331472
Vom 1. Januar bis einschließlich Juni 1919	5642	33603	7016	2315029	12658	2348632
Vom 1. Januar bis einschließlich Juni 1918	7119	82983	16181	5474537	23300	5557520
Daher in 1919 mehr	—	—	—	—	—	—
weniger	1477	49380	9165	3159508	10642	3208888

Bemerkungen: Von dem auf dem Rhein angefahrenen 203 867 t Gütermengen wurden 193 626 t in den Häfen gelöscht, 150 t in Rheinschiffe und 10 091 t in Kanalschiffe überschlagen. Von den auf dem Rhein-Herne-Kanal angefahrenen 94 394 t Gütermengen wurden 58 474 t in den Häfen gelöscht und 35 950 t in Rheinschiffe überschlagen.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a. Z. 10 555. **Vorrichtung zum Schutze der Unterseebootssehrohre vor Wasserspritzen.** 3. 3. 19.

Klasse 65f, 3. B. 85 336. **Schiffspropeller.** Max Becker, Rüstringen. 11. 1. 18.

Klasse 84c, 2. St. 19 746. **Vorrichtung zur seitlichen Erweiterung des Bohrloches beim Herstellen von Betonpfählen mit Wulsten.** Anton v. Strauß, Kiew (Rußland); Vertr.: C. v. Ossowski, Pat.-Anw., Berlin W 9. 28. 4. 14.

B. Zurücknahme von Anmeldungen infolge Nichtzahlung der Gebühren.

Klasse 84c. 711 439. **Gurtung für eiserne Bohlwerke.** Otto Frühling, G. m. b. H., Ingenieurbureau, Braunschweig. 3. 7. 19. F. 38 037.

C. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 78. 303 285 „K". **Aus längsschiff hintereinander angeordneten, aufblasbaren Behältern bestehende Leckdichtung für Schiffe.** Gelöscht am 12. 8. 19. Erich Grundt, Wilhelmshaven, Kaiserl. Werft, Schiffbauressort. 24. 6. 16. G. 44 145.

D. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:
Klasse 65a. 165 393.

E. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 712 026. **Segel aus mit zur Glättung dienenden Mitteln bestrichenem Tuche.** Armin Drechsel, Pasing bei München. 12. 6. 19. D. 33 530.

Klasse 65c. 711 471. **Bei tiefer Sitzanordnung durch Vorwärtsstoßen der Beine zu bewegendes Boot.** Fritz Wolfschmidt, Berlin-Friedenau, Südwestkorso 12. 14. 6. 19. W. 52 551.

Klasse 65d. 711 283. **Feststellvorrichtung für das Ankerseil aufsteigender Seeminen.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel, Werk Ravensberg, 2. 7. 17. N. 16 120.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a, 67. D. 34 660. **Dichtungsstöpsel für Floßboote.** Deutsche Floßbootwerke G. m. b. H., Berlin. 28. 6. 18.

Klasse 65d, 9. S. 49 294. **Minenräumer.** Sprengstoff-Akt.-Ges. Carbonit, Hamburg. 2. 12. 18.

Klasse 65d, 9. W. 49 984. **Seemine mit lösbarem Minenanker.** Reichsverwaltung, vertreten durch den Herrn Staatssekretär des Reichsmarineamts, Berlin. 7. 11. 17.

Klasse 84c. 652 203. **Nutenräumer usw.** Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-Akt.-Ges., Bochum. 16. 8. 16. D. 30 105. 21. 7. 19.

Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verpflichtung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.

XXVI. Jahrgang 1919
Heft 18
15. September

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Walter Reichelt, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 1 Mark

Anzeigen kosten 50 Pfennig die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140*, zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33**, zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49*, zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse*

Deutsche Binnenschiffahrtsprobleme

Von Arthur Stamper, Charlottenburg

Navigare necesse est,
vivere non necesse est.
(Alter Seemannswahlspruch.)

In den Friedensbedingungen, die uns in Versailles diktiert wurden, wollte man „das Eisenbahnland Deutschland" treffen und strafen. Deshalb entzog man uns wichtiges, unentbehrliches rollendes Material, schuf eine deutsche Verkehrsnot und drängte uns zwangsläufig in einen circulus vitiosus von Transportschwierigkeiten hinein. Transportschwierigkeiten in Verbindung mit Kohlennot sind heute zu Schlagwörtern unseres Wirtschaftslebens geworden, und die jüngsten Aeußerungen des Eisenbahnministers sprechen von den schweren Sorgen, die auf den leitenden Stellen in dieser Beziehung lasten. Unwillkürlich richtet sich der Blick des aufmerksamen wirtschaftlichen Beobachters auf die Wasserwege, die uns für die Entlastung des Eisenbahnverkehrs und der rollenden Landfracht zur Verfügung stehen, und da stößt man auf alte Unterlassungssünden und ebenso viel neue Probleme von überraschenden Möglichkeiten und Konsequenzen.

An dem Hause „Schiffahrt" in Bremen, jenem altehrwürdigen Heime der Schifferloge, steht der kleine lateinische Satz unseres Mottos, der auf deutsch übersetzt lautet: Schiffahrt ist nötig, zu leben ist nicht nötig. Aus dem heldischen Römisch ins nüchtern alltägliche Neudeutsch übersetzt, würde die Meinung des Sprüchleins ungefähr dahin gehen: Pflegen wir unsere Schiffahrt auf das allersorgfältigste, wenn wir in den kommenden schweren Zeiten unser wirtschaftliches Dasein mit einiger Aussicht auf Erfolg retten wollen.

Der Kern aller Weisheiten, die uns armen Deutschen heute alltäglich beschert werden, ist die Mahnung: Arbeiten, arbeiten und nochmals arbeiten! Wenn man uns nur sagen wollte, wie. Aber über das Schlagwort scheint der Trost nicht hinauszureichen. Mit den nebelhaften, programmatischen Prophezeiungen weiß niemand etwas Rechtes anzufangen. Daher wirkt ein Blick auf den Schiffahrtsmarkt, seine Möglichkeiten und seine Aussichten wie eine Erholung und Erleuchtung, weil hier Greifbares vorhanden ist, weil sich hier die Möglichkeit bietet, an einem Ende wenigstens praktisch anzufangen. Und darauf kommt es doch an.

Zunächst der kalkulative Standpunkt. Die Beförderung von Gütern und Menschen auf dem Wasserwege ist die billigste Transportmöglichkeit. Schon aus diesem Grunde ist die Entwickelung unseres deutschen Schiffahrtsmarktes ein zwingendes Gebot der Stunde sowohl wie der drohenden Zukunft. Mit den einfachsten Mitteln und dem geringsten Kapitalsaufwand läßt sich auf dem Schiffahrtsmarkte ebenso gut etwas machen wie mit den größten Kapitalien und den kompliziertesten Hilfsmitteln. Das ist auch vom sozialen Standpunkte für uns außerordentlich wichtig. Einmal kann es uns mit gutem Willen durchaus gelingen, die große Anzahl kleiner Selbständigkeiten nicht nur zu erhalten, sondern noch erheblich zu steigern, und dann erlaubt uns andererseits auch die Sozialisierung die Anwendung von gemeinnützigen Mitteln und Kräften für den Ausbau unseres Wasserverkehrs im großen. Wir werden auf dieses Thema später noch im einzelnen des näheren zurückkommen und uns mit all den kleinen und großen Interessenten über die wichtigen geschäftlichen Einzelheiten aussprechen und verständigen.

Vom geographischen Standpunkte aus ist Deutschland ein wahrer Fruchtboden für den Wasserverkehr. Deutschland ist nichts weniger und nichts mehr als das Binnenschiffahrtsland der europäischen Zukunft. Wir Deutsche sind in den vergangenen Tagen unseres Weltmachtstaumels so erfüllt gewesen von drängenden Ueberseeproblemen, daß wir das Nächstliegende darüber vergessen haben. Wir glichen dem Manne, dem der Rock näher lag als das Hemd. Nun scheinen unsere Feinde die deutsche Binnenschiffahrt entdeckt zu haben, denn in den Friedensbedingungen soll an irgendeiner Stelle der Wunsch stehen, daß die Wasserstraßen Deutschlands so ausgebaut werden sollten, daß französische, belgische, italienische, englische und vom Uebersee kommende Frachten auf billigen Wasserwegen Deutschland durchfahren könnten. Das wäre noch das Uebelste gar nicht, denn noch zu allen Zeiten hat ein gesteigerter Handelsverkehr zwischen den einzelnen Völkern zur Belebung aller Märkte beigetragen, und die versöhnende Kraft der Verständigung wohnt dem Handel wie keiner zweiten menschlichen Tätigkeit in hohem Maße inne. Und Deutschland wird fremde Waren nötig gebrauchen, ganz besonders Rohstoffe und Halbfabrikate. Gerade für diese Warensorten aber ist billige Fracht und leichte Verladungsmöglichkeit notwendig, und diese Anforderungen vermag der Schiffsverkehr restlos zu erfüllen. Im Herzen des europäischen Kontinents gelegen, ist Deutschland Durchgangsland im besten Sinne, und die riesenhafte Entwickelung unseres Eisenbahnwesens bis zum Jahre 1914

beruht zum Teil auf dem von Jahr zu Jahr anschwellenden Durchgangsverkehr, sodann aber auch auf der Unfähigkeit unserer Binnenschiffahrt, den Löwenanteil der durchrollenden Frachten zu übernehmen. Kenner der Verhältnisse wußten es längst, daß ein Teil unserer wichtigsten Bedarfsartikel unmäßig verteuert wurde durch die hohen Eisenbahnfrachten, daß der Versorgungsbezirk manches hoffnungsvollen Unternehmens arg beschnitten wurde durch die teueren Frachtspesen, daß sich die deutsche Produktion und eine große Anzahl von Fabriken ganz anders hätten entfalten können, wenn billige Verschiffungsmöglichkeiten vorhanden gewesen wären. Statt dessen herrschte auf dem Frachtenmarkte, wie in so vielen deutschen Angelegenheiten, an Stelle übersichtlicher Ordnung sinnlose Willkür, und wenn man die Verteuerung manch einer ganz verständnislos per Achse hin- und hergefahrenen Ware im Verhältnis zu ihrem Eigenwerte prüfen könnte, so könnte ein kaufmännisches Gehirn gar keine Erklärung für die Zweckwidrigkeit solcher Disposition finden. Wir haben nur immer an Zölle und Steuern gedacht, um durch künstliche Verteuerung den Weltmarkt zu vergewaltigen und am letzten Ende uns selbst dadurch den größten Schaden zuzufügen. An eine vernunftgemäße Revision unseres Frachtenmarktes und an die Unabweislichkeit des Ausbaues unseres Schiffahrtsmarktes haben wir allzuwenig gedacht, und die wenigen warnenden Stimmen verhallten wie die des Predigers in der Wüste. Dabei lag unser Binnenschiffahrtsmarkt technisch und wirtschaftlich in den Kinderschuhen, und während in den großen Seehafenstädten der großkaufmännische Geist wenigstens das Notwendige durchzuführen verstand, hatte man im „bureaukratischen Hinterlande“ nicht im entferntesten den Blick für das Notwendige und Mögliche. Der Mittellandkanal blieb unvollendet, der Berliner Hafen großen Stiles ein Zukunftsproblem und Leipzig, die deutsche Messestadt mit ihren weltumspannenden Verbindungen, wartet noch immer darauf, an ein großzügiges, deutsches Binnenwasserstraßensystem angeschlossen zu werden als großer zentraler Binnenhafen. Längst hat der deutsche Städtetag die Bedeutung des Binnenwasserweges erkannt, längst haben weitschauende Köpfe, die nicht vom Nebel partikularistischer Spießbürgerlichkeit umfangen waren, darauf hingewiesen, daß ein nach großen europäischen Gesichtspunkten kanalisiertes Deutschland eine Handelsbedeutung erlangen könnte, wie niemals ein großes Kulturvolk vorher auf dem europäischen Kontinente, aber bis heute hat die deutsche Wirtschaft noch nicht den wirtschaftlichen Mut aufbringen können, mit starken Händen und großen Mitteln an alle diese drängenden Aufgaben heranzutreten. Schon die intensivere Ausnutzung unserer eigenen Bodenschätze, die gesteigerte Verwertung ärmeren Rohstoffes in unserer Industrie, die Notwendigkeit, gestiegene Gestehungskosten durch billigere Verladungsmöglichkeiten und Frachten auszugleichen, werden uns gebieterisch zwingen, unser Kanalnetz auszubauen und leistungsfähig zu machen und auch unseren natürlichen Wasseradern eine erhöhte Leistungsfähigkeit abzuringen.

Ganz besonders für die wirtschaftlichen Probleme der deutschen Landwirtschaft sind leistungsfähige, planmäßig wirkende Wasserstraßen von unübersehbarer Bedeutung. Erst das entwickelte Wasserstraßennetz ermöglicht es, das letzte aus unserem Boden für die Ernährung unseres Volkes herauszuholen. Unübersehbar sind die Vorteile, die die Industrie aller Branchen aus der deutschen Binnenschiffahrt ziehen kann. Um wieviel vorteilhafter würde unsere wirtschaftliche Lage sein, wenn wir jetzt unser zerrüttetes Eisenbahnsystem durch genügende Wasserverladungen ausreichend entlasten könnten; die Klagen über unüberwindliche Transportschwierigkeiten wären nicht so laut und berechtigt geworden und mancher sinnlos übertriebenen Anforderung wäre die Spitze abgebrochen worden. Aber noch mehr, gesteigerte Binnenschiffahrt bringt zugleich auch gesteigerte Binnenwasserwirtschaft. Ganz abgesehen davon, daß Wasser der ewige Befruchter des Erdbodens ist und, weise benutzt und reguliert, den Wert des Grund und Bodens erhöht, bietet das schiffbare Wasser gewaltigen Mengen von Fischen und eßbaren Wassertieren Aufenthalt und Nahrung, und wenn wir uns diese Quellen mit Fug und Sinn zunutze machen wollten, dann würde uns niemals wieder geschehen, daß ein Sinken unseres Viehstandes uns vor einen Mangel an Eiweiß und fettreicher Nahrung auf Tod und Leben stellen könnte. Gesteigerter Wasserbau hat wiederum eine ganze Anzahl neuer lebensfähiger Industrien und vermehrte rentable Handelstätigkeit im Gefolge, und so finden wir in unserem Binnenwassermarkte tatsächlich einen Lichtblick in trüber Gegenwart.

Ein Gebiet, welches noch lange nicht genug Köpfe und Hände in Deutschland beschäftigt, ist die Küstenschiffahrt und die mit ihr verbundene Küstenwirtschaft. An den deutschen Küsten könnten noch viel mehr Menschen wohnen und leben, als es heute der Fall ist. Ja, man hat hier ein Land unbegrenzter Möglichkeiten vor sich, wenn es gelingt, das geistige Phlegma und die wirtschaftliche Starrheit unserer deutschen Küstenbevölkerung zu lösen. Vielleicht kann man mit Recht die Frage aufwerfen, ob unsere Niederlage zur See und die Streichung unserer Kriegsflagge für den Augenblick nicht vielleicht noch ein Glück für uns werden mag, weil sie alle unsere diesbezüglichen Kräfte auf die friedliche Wasserwirtschaft konzentriert und uns zwingt, einmal verlorenen Schiffsraum neu aufzubauen, wobei wir gleich eine gute Gelegenheit haben, unseren Betrieb zu einem neuzeitlich entwickelten auszugestalten, und dann darüber nachzudenken, wie wir, indem wir eine Tugend aus der Not machen, den arbeitslos gewordenen Volksangehörigen den ihnen lieb gewordenen Wirkungskreis erhalten, indem wir etwas aus ihm machen, das das Erstaunen von Freund und Feind wachruft und uns die Sympathien aller Kulturvölker der Erde sichert. Und so dürften wir unserem schwer leidenden Vaterlande am besten dienen, indem wir dem alten Seemannsspruch folgen, der die Notwendigkeit Schiffahrt zu treiben als höchsten Lebenszweck empfand.

Maßnahmen zur Ableitung des Verkehrs von der Eisenbahn auf die Wasserstraßen

Von Geh. Baurat Düsing

Ein hauptsächlichstes Mittel, die Eisenbahnen zu entlasten und die Wasserstraßen zur Beförderung der ihnen von Natur zukommenden Güter, mehr als es bisher geschieht, heranzuziehen, wäre in erster Linie eine Aufhebung oder mindestens weitgehende Beschränkung der von den Eisenbahnverwaltungen eingeführten Ausnahmetarife, in zweiter Linie eine Vorschrift an die Eisenbahnverwaltungen, die ihrer Natur nach auf den Wasserweg gehörenden Güter von den Eisenbahnen ab- und auf die Wasserstraßen hinzuweisen. Dies geschieht aber wohl kaum oder nur in unzureichender Weise. Der Geschäftsmann sucht für seine Beförderungen den schnellsten, sichersten und billigsten Weg. Wird ihm dieser von der Eisenbahnverwaltung aber durch die Ausnahmetarife gewährleistet oder geradezu angeboten, so kann man sich nicht wundern, wenn er davon ausgiebigen Gebrauch macht. Wieweit die Ausnahmetarife berechtigt sind und in welchem Maße die Eisenbahnen dabei auf ihre Rechnung kommen, entzieht sich der diesseitigen Beurteilung und Untersuchung, aber es wäre wert, wenn an zuständiger Stelle diese Fragen möglichst eingehend geprüft und klargelegt würden. Zu den von mir erwähnten Punkten wäre vielleicht hinzuzufügen, daß zur größeren Heranziehung der Wasserstraßen zum Güterverkehr vielleicht auch das beitragen könnte, wenn entsprechend den Ausnahmetarifen auf den Eisenbahnen in sinngemäßer Weise die Schleusenabgaben ermäßigt würden.

Nach Niederschreiben dieser Ausführungen bin ich in den Besitz von Mitteilungen der Handelskammer zu Dresden gelangt (Mitteilungen der Handelskammer zu Dresden vom 1. Januar und vom 7. Juli 1919. Herausgegeben von Syndikus Dr. August Karst), welche sich mit den gleichen Fragen beschäftigen, und ich halte es für angezeigt, den wesentlichen Inhalt dieser Mitteilungen hier wiederzugeben.

Anläßlich öffentlich erhobener Vorwürfe über die ungenügende Benutzung der Wasserstraßen für den Güterverkehr hatte die Handelskammer auf Erfordern des Ministeriums festzustellen, wie sich die Verhältnisse besonders im Elbeverkehr gestaltet haben und inwiefern unter dem Einfluß des Kohlenmangels die Elbeschiffahrtsgesellschaften überhaupt noch in der Lage sind, einen stärkeren Verkehr zu bewältigen.

Als Ergebnis dieser Feststellungen hat die Handelskammer Anfang Januar berichtet, wie folgt:

Die nachdrücklichen Bemühungen zu stärkerer Benutzung des Schiffsgüterverkehrs haben, obwohl die Ladegelegenheiten durch Einrichtung regelmäßiger Eilgüter- und Sonderverkehre sehr verbessert worden seien, keinen durchgreifenden Erfolg gehabt. Nach wie vor werden Gütersendungen, die sich ohne weiteres für den Verkehr auf dem Wasserwege eignen, mit geringen Ausnahmen auf dem Schienenwege verladen. Die Eisenbahnen hätten viel zur Aenderung in dieser Beziehung beitragen können, hätten dies aber unterlassen.

Die schwache Inanspruchnahme der Wasserbeförderung sei um so mehr zu bedauern, als den Schiffahrtsgesellschaften bisher immer noch Kohlen zur Bewältigung ihres Verkehrs zur Verfügung gestanden hätten. Das ist heute allerdings anders geworden. Auf die weiter vom Ministerium gestellte Frage, ob der Verkehr auf der deutschen Elbe auch bei ausschließlicher Verwendung deutscher Kohle aufrecht erhalten werden könnte, hat die Handelskammer erwidert, daß technisch der Verwendung deutscher Kohle für die Schiffskesselfeuerung nichts entgegenstehe. Es sei nur stark zu bezweifeln, daß die deutschen Zechen mit ausreichenden Ersatzlieferungen umspringen könnten. Wenn das der Fall wäre, würde selbstverständlich die Schiffahrt auf der deutschen Strecke der Elbe aufrecht erhalten werden können. Als bester Ersatz käme Steinkohle gemischt mit Braunkohlenbriketts in Frage.

Auf diesen Bericht hat das Ministerium im Vernehmen mit dem Finanzministerium das Folgende erwidert:

Die sächsische Eisenbahnverwaltung sei jederzeit bestrebt gewesen, den Binnenschiffahrtsverkehr nach Möglichkeit zu fördern. Zu diesem Zwecke seien in Sachsen die an der Elbe gelegenen Umschlagsplätze auf Kosten des Staates mit großem Aufwande ausgebaut, ihre Einrichtungen ständig verbessert und für den Verkehr gegen Zahlung niedriger Gebühren zur Verfügung gestellt worden. Auch durch Anwendung einer zweckmäßigen Eisenbahntarifpolitik habe der Verkehr auf den Umschlagplätzen und damit der Schiffahrtsverkehr überhaupt große Förderung erfahren. Die Ueberlastung der Eisenbahnen während des Krieges an und für sich hätten auf eine stärkere Inanspruchnahme des Wasserweges hingewiesen. Die fortschreitende Verschlechterung der Betriebslage habe für die Eisenbahnverwaltung die Notwendigkeit ergeben, auch solche Güter dem Wasserwege zuzuführen, die an und für sich auf die Eisenbahn gehörten. So sei die Bahnverfrachtung im Wechselverkehr zwischen den an einer Wasserstraße gelegenen Stationen im wesentlichen untersagt und den mit der Erteilung der Beförderungsgenehmigung beauftragten Stellen die Weisung erteilt, Sendungen aus Sachsen nach der Unterelbe, Berlin und Stettin von Dresden bzw. Riesa auf den Wasserweg zu verweisen. Diese Verordnungen hätten zwar einen gewissen Erfolg gehabt, seien aber bei den Verfrachtern auf Widerstand gestoßen wegen der höheren Beförderungskosten, der längeren Beförderungsdauer, wegen der Unterbrechungen durch Eis im Winter und geringer Wasserstände im Sommer und nicht zuletzt deshalb, weil die Umladung für viele Güter gefahrbringend und wertvermindernd wirke. Es sei auch nicht zu verkennen, daß andere, z. B. Thüringer Versender, denen der Bahnweg nach Magdeburg und Berlin offen stehe, dadurch für ihre Sendungen bessergestellt wären als Sachsen.

Gleichwohl hat der Finanzminister zugesagt, der Sache seine weitere Aufmerksamkeit zuzuwenden und mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu fördern. Auch das Wirtschaftsministerium stellt sich auf diesen Standpunkt und legt seinerseits Wert darauf zu erklären, daß im Interesse des sächsischen Wirtschaftslebens auch weiterhin die jetzt bestehenden regelmäßigen Verbindungen zwischen den sächsischen Umschlagsplätzen und der Mittel- und Unterelbe sowie Berlin unbedingt aufrecht erhalten bleiben müssen.

Eine Betrachtung

Von Oberstleutnant Boethke (Berlin)

Was ist ein Güterzug? Ungefähr weiß es ja jeder, und doch lohnt es sich vielleicht, es an einem Beispiel zu erläutern. Nehmen wir einen solchen von 80 Achsen und einer Nutzlast von 300 t = 300 000 kg = 6000 Zentner, so ist das nicht hoch gegriffen. Ebenso nicht, wenn wir annehmen, daß er diese Last binnen 24 Stunden 300 km weit befördert. Das ist eine Leistung von 90 000 tkm am Tage. Versuchen wir uns klar zu machen, was diese Zahlen bedeuten.

Zwischen China und dem russischen Sibirien spielt noch heute der Verkehr mit Karawanen eine bedeutende Rolle, ebenso in der Nordhälfte von Afrika. Ein Kamel trägt gewöhnlich 230 kg, rechnen wir rund 200 kg, und legt täglich 20 bis 35 km [1]) zurück. Rechnen wir rund 30 km, so bedeutet ein Kamel täglich 6 tkm. Für 90 000 tkm sind mithin erforderlich 15 000 Kamele. So viele müßten aufgeboten werden, um die Leistung eines einzigen Güterzuges zu verrichten. Und wieviel Kameltreiber gehören zu dieser stattlichen Karawane!

In Ostafrika geschieht die Beförderung von Lasten vielfach durch Träger, die je 30 kg auf dem Kopfe tragen. Rechnen wir auch ihre Tagesleistung, die ja nach den Wegeverhältnisse und der Witterung sicherlich sehr schwankt, auf 30 km, so schafft jeder Träger täglich 0,9 oder 1 tkm. Um die Leistung unseres Güterzuges zu erreichen, müssen wir also 90 000 Träger mieten, d. h. so viele, wie eine nicht unbedeutende deutsche Stadt überhaupt an männlichen Arbeitskräften aufbringt.

Der Güterzug hat eine Länge von rund ½ km mit Lokomotive und Tender und erfordert 1 Zugführer, 1 Lokomotivführer, 1 Heizer und einige Bremser. Die Trägerkolonne aber, wenn sie auf den schmalen Pfaden durch den Busch Mann hinter Mann marschiert, muß schon eng aufbleiben, um eine Länge von nur 90 km zu erreichen. Diese Kolonne ist also nur ein rechnerischer Begriff. Praktisch ließe sie sich nicht leiten, in Bewegung setzen, unterbringen und verpflegen.

Unsere Großstädte könnten mit Kamelkarawanen und Trägerkolonnen nicht versorgt werden; sie würden verhungern. Auch Pferdefuhrwerke wären dazu nicht imstande. Der Marktverkehr mit Landfuhrwerken ist in der Versorgung einer größeren Stadt nur ein Tropfen auf den heißen Stein.

Die Frachten der Kamelkarawanen stellen sich auf den frequentiertsten Karawanenstraßen auf 35 bis 60 Centimes für das Tonnenkilometer, die der ostafrikanischen Träger sogar auf 2 bis 3 Franken. Die Tarife von Kolonialbahnen sind erheblich höher als die unsrigen, aber zweifellos wird der Transport mit Kamelkarawanen und Trägerkolonnen mindestens hundertmal so teuer wie mit der Bahn, und gegenüber dem Schiff wird der Unterschied noch bedeutend krasser. Kein auf den Landstraßen, Karawanenstraßen oder Kunststraßen laufendes Verkehrsmittel kann mit dem Güterzuge im Kostenpunkte auch nur entfernt wetteifern, auch der Lastkraftwagen bei den hohen Kosten des Benzins und der Bereifung nicht. Nur sehr wenige Güter vertragen so teure Transporte; die Waren, die wir zum täglichen Leben benötigen, jedenfalls nicht. Wie hoch würde ein Pfund Butter aus Sibirien, ein Sack Getreide aus Südrußland, ein Apfel aus Kalifornien, ein Pfund Kaffee aus Java oder Brasilien kommen, wenn sie auf dem Landwege mit Kamelen oder Trägern, mit Pferdefuhrwerken oder Ochsenwagen oder endlich mit Lastkraftwagen uns zugeführt werden müßten!

In der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts litt unser Vaterland schwer an Uebervölkerung; alljährlich zogen Hunderttausende über das große Wasser, wenn es hier zu eng wurde, die hier keine Erwerbsmöglichkeit fanden. Obgleich die Bevölkerung schnell wuchs — in wenigen Jahrzehnten auf das Doppelte —, so nahmen doch rätselhafterweise Uebervölkerung und Auswanderungszwang ab. Vor dem Weltkrieg hatten wir durchaus nicht zuviel Menschen, alle hatten Raum und Nahrung, wer wollte, fand Arbeit, und die Auswanderung hielt sich in äußerst mäßigen Grenzen. Wo steckt der Grund dieser Erscheinung?

Bevor der Schienenstrang in erstaunlichem Siegeszuge unsere Erde überspannte, bevor die Seeschiffahrt ihre neuzeitliche Entwickelung erlebte, arbeitete der Deutsche nur für sein Vaterland und lebte nur von ihm. Unser eng begrenzter Grund und Boden mußte die Nahrung für die ganze Bevölkerung schaffen. Was er an Lebensmitteln, Stoffen und allem anderen, vor allem auch an Arbeitsmöglichkeit nicht hergab, das war eben nicht da. Ebenso stand es natürlich in anderen eng bevölkerten Ländern. Heut aber stellt dank dem Weltverkehr die ganze Erde ein Wirtschaftsgebiet dar. In unsern Läden kaufen wir alles, was die Erde irgendwo hervorbringt; jeder Erdteil liefert Unzähliges für unsere Kleidung, unsere Nahrung und Wohnung, unser ganzes Sein. Es lohnt sich wirklich, einmal durchzudenken, wieviel wir in unserm Haushalt gebrauchen, dessen Heimat nicht Deutschland ist. Kommt man aber ins Ausland, so stößt man auf Schritt und Tritt auf die Erzeugnisse deutscher Arbeit, auf deutsche Maschinen, deutschen Wein, auf Fabrikate aller Art, an denen wieder meist nur Erfindung und Arbeit deutsch sind, während die Rohstoffe das Ausland uns senden mußte. Der Deutsche, der Europäer arbeitet jetzt für die ganze Welt und lebt von der ganzen Welt.

Dies die ganze Erde umfassende Wirtschaftssystem, auf dem sich die Existenz jedes modernen Staates aufbaut, ist undenkbar ohne die modernen Verkehrsmittel; auf den primitiven vergangenen Zeiten hätte es nicht aufgebaut werden können. Das Schlagwort, daß wir im Alter des Verkehrs leben, hat volle Berechtigung. Zweifellos ist es eine großartige Vorstellung, daß die auf der ganzen Erde erzeugte Gütermenge sich immer in Bewegung befindet, über den Ozean schwimmt, auf dem Schienenstrang dahinrollt, auf Flüssen und Kanälen sich vorwärtsschleppen läßt und daß an diesem ungeheuren Hin und Her auch wir einen sehr erheblichen Anteil haben. Deutschland war bis zum Weltkriege eins der Zentren des Welthandels, des Weltverkehrs. Aber auch das hat seine Kehrseite, und die haben wir kennengelernt. Ein Volk, das sich diesem rastlosen Weltverkehr eingegliedert hat und zum großen Teil von ihm lebt, nur zum kleinen Teil von der eigenen Scholle, das hat seine Unabhängigkeit eingebüßt; es kann nicht leben, wenn die ungeheure Maschine einmal stillsteht, wenn die Fäden nach außen einmal abgeschnitten werden. Es hieß früher, und wohl nicht ganz mit Unrecht, daß England in einem Kriege verloren wäre, wenn es dem Gegner nur 14 Tage gelänge, das Weltmeer unbestritten zu behaupten. Dann müßte England Frieden schließen, um nicht zu verhungern. Wir haben nach diesem Erfolge gegriffen, aber vor dem Ziel hat uns der Atem versagt.

Ebenso war es drüben abgemacht, daß wir, von der Welt abgeschnitten, sehr bald zu Kreuze kriechen müßten. Das war ein Irrtum; noch waren wir nicht so weit von dem auf sich selbst stehenden Agrarstaat entfernt. Hätten wir uns planmäßig auf einen Krieg mit der ganzen Welt vorbereitet, hätten wir die wirtschaftliche Organisation rechtzeitig durchdacht, anstatt sie zu improvisieren, als es brannte, dann hätten wir durchgehalten. Lebensmittel waren zur Not genügend da, nur gelang es nicht, sie alle in Bewegung zu setzen und zur Verteilung zu bringen. Auch mit Rohstoffen waren wir noch keineswegs am Ende.

Und doch, die Gegner haben es richtig erkannt, daß ein modernes Volk zur Ohnmacht, zum Rückschritt verurteilt ist, wenn es vom Weltverkehr ausgeschlossen wird. Und sie haben uns dazu verurteilt, sie gehen seit fünf Jahren unentwegt auf ihr Ziel los. Was der Krieg nur unvollkommen fertiggebracht hat, das sollen die vor uns liegenden Friedensjahre vollenden.

---

[1]) Diese Zahlen sind entnommen aus: Grundriß der Wirtschaftspolitik. Von Regierungsrat Prof. Dr. Josef Grunzel, V. Band, Verkehrspolitik.

Welche Schlüsse haben wir aus unserer Lage zu ziehen? Es gibt deren zwei. Der eine ist der, daß wir, den Tatsachen Rechnung tragend, uns auf uns selbst zurückziehen und unser Heil nicht im Weltverkehr, im Welthandel, mithin auch nicht in einer großen weltumspannenden Industrie suchen sollen, sondern daß wir uns bescheiden, eine lediglich europäische Macht sein wollen, und daß wir von unserer Scholle und für diese leben, kurzum annähernd auf den Zustand vor 1870 zurückkehren. Gewiß, dieser Schluß hat seine Berechtigung; wir haben die heimatliche Scholle nicht hoch genug geachtet, und wir könnten ihr in vieler Beziehung noch mehr abgewinnen, als bisher. Aber wir sind ein Volk von 65 Millionen, wir können trotz größtem Fleiß und noch so erfinderischer Sparsamkeit nicht mit dem allein auskommen, was die Heimat bietet, und wir dürfen nicht auf den endlich errungenen Platz an der Sonne kleinmütig verzichten. Und darum ist der andere Schluß: nun gerade! Es muß auch unsere Zeit wiederkommen, und deshalb wollen und dürfen wir keins von den großen wirtschaftlichen und völkischen Zielen, die wir vor dem Kriege verfolgten, aufgeben. Nur nicht müde werden, nicht den Mut sinken lassen, das Ziel fest ins Auge gefaßt und unentwegt verfolgt! Das muß auch auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt unsere Richtschnur sein. Und wenn sie jetzt auch noch so sehr daniederliegt, und wenn die nächste Zukunft auch noch so trübe erscheint, so müssen wir um so mehr auf eine fernere, bessere hoffen und auf sie hinarbeiten.

Die großzügigen Pläne des letzten Jahrzehnts, die uns ein wirklich geschlossenes, annähernd lückenloses Wasserstraßennetz gaben, und endlich Norddeutschland, Süddeutschland und Deutsch-Oesterreich zusammenknüpfen sollten, sie dürfen nicht im Aktenschrank verschwinden. Immer wieder wollen wir für sie Stimmung machen, immer wieder sie mit der Wucht aller daran interessierten Kreise fordern, bis sie dereinst Tatsache werden. Besser können wir an unserm Teil dem Vaterlande nicht dienen.

Die Binnenschiffahrt im Friedensvertrag

Der Friedensvertrag, der am 28. Juni 1919 zu Versailles unterzeichnet wurde, enthält im zwölften Teil wichtige Bestimmungen bezüglich der Schiffahrt auf den deutschen Strömen. Vor allem ist Deutschland verpflichtet worden, dem Schiffs- und Bootsverkehr von oder nach den Gebieten der verbündeten gegnerischen Mächte freien Durchgang durch sein Gebiet auf allen schiffbaren Wasserläufen und Kanälen zu gewähren. Der Durchgangsverkehr darf keinerlei Zöllen, Beschränkungen und Verzögerungen unterworfen werden; in bezug auf Erleichterungen hat er Anrecht auf die gleiche Behandlung wie der innerdeutsche Verkehr.

Deutschland begibt sich des Rechts, in der Ein- und Ausfuhr eine unterschiedliche Behandlung nach der Ein- oder Ausgangsgrenze, nach der Art des Beförderungsmittels, seiner Flagge oder seinen Eigentumsverhältnissen, nach dem Abgangs- oder Bestimmungsort usw. eintreten zu lassen. Deutschland hat sich insbesondere verpflichtet, keine Zuschlagsgebühren oder unmittelbare noch mittelbare Prämien zum Nachteil der Einfuhr auf nichtdeutschen Schiffen festzusetzen. Ferner verzichtete Deutschland darauf, Personen oder Waren, die auf Schiffen der verbündeten Mächte befördert werden, Förmlichkeiten oder Weiterungen zu unterwerfen, die nicht stattfänden, wenn sie auf einem andern Schiff befördert würden. Die Angehörigen der verbündeten Staaten, ihr Eigentum, ihre Schiffe und Boote genießen in allen deutschen Häfen und auf allen deutschen Binnenwasserstraßen in jeder Hinsicht die gleiche Behandlung wie die deutschen Staatsangehörigen, Güter, Schiffe und Boote. Die Schiffe aller verbündeten Mächte sind berechtigt, Waren jeder Art und Reisende von und nach allen Häfen oder Plätzen Deutschlands, zu denen die deutschen Fluß- und Seeschiffe Zugang haben, zu befördern, und zwar unter Bedingungen, welche nicht ungünstiger sein dürfen als diejenigen, welche bei den eigenen Fluß- und Seeschiffen angewendet werden. Der Schiffsverkehr unterliegt keinen anderen Beschränkungen als jenen, die sich aus Zoll-, Polizei-, Sanitäts- sowie Ein- und Auswanderungsvorschriften ergeben. Solche Bestimmungen müssen einheitlich und der Billigkeit entsprechend sein und sie dürfen den Verkehr nicht unnötig hindern.

Von den Strömen Deutschlands werden als international erklärt die Elbe von der Mündung der Moldau und die Moldau von Prag ab; die Oder von der Mündung der Oppa ab; die Memel ab Grodno und die Donau ab Ulm, ebenso die schiffbaren Zuflüsse sowie Kanäle in Verbindung mit diesen Strömen, soweit sie mehr als einem Staat den Zugang zum Meere vermitteln. Das gleiche gilt für den Großschiffahrtsweg Rhein—Donau, falls er unter den im Vertrag angegebenen Bedingungen gebaut wird. Auf diesen Wasserstraßen werden die Flaggen aller Mächte vollkommen gleich behandelt, aber deutsche Schiffe dürfen Verbindungen zwischen Häfen der verbündeten Staaten nur mit deren besonderer Ermächtigung unterhalten (wogegen die Alliierten Verbindungen nach und zwischen deutschen Häfen nach Belieben einrichten mögen).

Abgaben, die auf den verschiedenen Abschnitten eines Flusses verschieden bemessen werden dürfen, können von den Schiffen erhoben werden, welche die schiffbaren Wasserstrassen oder ihre Zugänge benutzen, vorbehaltlich entgegengesetzter Bestimmungen eines bestehenden Abkommens. Sie dürfen ausschließlich dazu bestimmt sein, die Kosten für die Unterhaltung der Schiffbarkeit oder der Verbesserung des Flusses und seiner Zugänge in gerechter Weise zu decken oder Ausgaben zu bestreiten, die im Interesse der Schiffahrt zu machen sind. Der diesbezügliche Tarif wird nach diesen Ausgaben berechnet und in den Häfen angeschlagen. Die Abgaben werden so festgesetzt, daß eine ins einzelne gehende Untersuchung der Ladung nicht nötig ist, es sei denn daß Verdacht eines Schmuggels oder einer Uebertretung besteht.

Wenn die beiden Ufer eines internationalen Flusses demselben Staat angehören, können die Waren im Durchgangsverkehr unter Zollverschluß gebracht oder unter die Aufsicht von Zollbeamten gestellt werden. Wenn der Fluß die Grenze bildet, sind die Waren und die Reisenden im Durchgangsverkehr von jeder Zollformalität befreit. Die Ein- und Ausladung der Waren ebenso wie die Ein- und Ausschiffung der Reisenden können nur in den von den Uferstaaten bezeichneten Häfen ausgeführt werden.

Mangels einer besonderen Organisation bezüglich der Ausführung von Arbeiten zur Unterhaltung und Verbesserung des internationalen Teiles eines schiffbaren Wasserstraßennetzes ist jeder Staat verpflichtet, Vorkehrungen zu treffen, um alle Hindernisse und Gefahren für die Schiffahrt zu beseitigen und die Aufrechterhaltung der Schiffahrt unter guten Bedingungen sicherzustellen. Wenn ein Staat unterläßt, dieser Verpflichtung nachzukommen, so kann jeder Uferstaat oder jeder in der etwa bestehenden internationalen Kommission vertretene Staat das Gericht anrufen, das zu diesem Zwecke vom Völkerbund eingesetzt ist. In gleicher Weise wird vorgegangen in dem Falle, daß ein Uferstaat Arbeiten unternimmt, die geeignet sind, der Schiffahrt in dem internationalen Abschnitt Abbruch zu tun. Später wollen die Völkerbundstaaten neue Vorschriften zur Regelung der Binnenschiffahrt erlassen.

Deutschland hat den verbündeten Staaten innerhalb einer Frist von höchstens drei Monaten nach erhaltener Bekanntgabe einen Teil der Schlepper und der Schiffe zu überlassen, welche nach Abzug des zur Wiederherstellung und Wiedergutmachung abgegebenen Materials in den Häfen der erwähnten Flußgebiete bleiben.

Alle überlassenen Fahrzeuge müssen mit ihrem Zubehör und ihrer Ausrüstung versehen, in gutem Zustand und zur Beförderung von Waren geeignet sein und aus den in der allerletzten Zeit gebauten Schiffen ausgewählt werden.

Die Elbe, die Oder und (auf Antrag eines der Uferstaaten) die Memel, werden unter Verwaltung internationaler Kommissionen gestellt, in welchen die Uferstaaten und andere Staaten vertreten sind (hauptsächlich die verbündeten Großmächte); jede der Kommissionen hat ohne Verzug einen Entwurf zur Revision der in Geltung befindlichen internationalen Abmachungen und Ordnungen auszuarbeiten.

Die europäische Donau-Kommission übt von neuem ihre Tätigkeit innerhalb der Zuständigkeit aus, die sie vor dem Kriege hatte. Gleichwohl werden provisorisch lediglich die Vertreter Großbritanniens, Frankreichs, Italiens und Rumäniens allein diese Kommission bilden. Später wird eine neue Kommission bestellt, der Abgeordnete der Uferstaaten und der in der Donau-Kommission vertretenen Nicht-Uferstaaten angehören sollen. Deutschland verpflichtet sich zur Anerkennung einer Donauordnung, die von einer Konferenz von Vertretern der durch die alliierten Mächte bezeichneten Staaten aufgestellt wird. (Mitzusprechen hat Deutschland nicht, es muß sich dem Diktat anderer unterwerfen.)

Die Rheinschiffahrtsakte (Mannheimer Abkommen) vom Jahre 1868 bleiben aufrechterhalten, doch hat spätestens sechs Monate nach Ratifikation des Friedensvertrages eine Kommission, deren Zusammensetzung im Friedensvertrag vorgesehen ist, ihre Revision vorzubereiten. Außerdem werden die Rheinschiffahrtsakte in der Weise abgeändert, daß Schiffe aller Nationen und deren Ladungen alle Rechte und Begünstigungen wie die der Rheinschiffahrt dienenden Schiffe und deren Ladungen genießen.

Keine Bestimmung der Rheinschiffahrtsakte darf so ausgelegt werden, daß dadurch die freie Schiffahrt gehindert würde.

Deutschland überläßt Frankreich innerhalb einer Frist von höchstens drei Monaten nach erhaltener Bekanntgabe einen Teil der Schlepper und Schiffe, welche nach Abzug des zur Wiederherstellung und Wiedergutmachung abgegebenen Materials in den deutschen Rheinhäfen eingetragen bleiben, ebenso Geschäftsanteile an den deutschen Rheinschiffahrts-Gesellschaften. Die Schiffe und Schlepper müssen mit ihrem Zubehör und ihrer Ausrüstung versehen, in gutem Zustand und geeignet sein, den Handelsverkehr auf dem Rhein sicherzustellen und müssen aus den in der allerletzten Zeit gebauten Schiffen ausgewählt werden. Dieselben Regeln finden Anwendung, soweit es sich um die Abtretung von Einrichtungen, Haltestellen, Docks usw. handelt. Frankreich hat innerhalb seiner Grenzen das Recht, Wasser aus dem Rhein zu entnehmen zur Speisung der bereits gebauten oder noch zu bauenden Schiffahrts- und Bewässerungskanäle oder für andere Zwecke, und auf dem deutschen Ufer alle Arbeiten auszuführen, die für die Ausübung dieses Rechts notwendig sind; ferner hat es das ausschließliche Recht auf die durch Bauten im Strom erzeugte Wasserkraft mit dem Vorbehalt, daß an Deutschland die Hälfte des Wertes der tatsächlich gewonnenen Wasserkraft zu bezahlen ist.

Im Falle, daß innerhalb einer Frist von 25 Jahren vom Inkrafttreten des Friedensvertrages ab Belgien sich nicht entschließen sollte, für tiefgehende Schiffe eine Wasserstraße Rhein—Mosel in der Höhe von Ruhrort zu bauen, ist Deutschland verpflichtet, nach den ihm von der belgischen Regierung mitgeteilten Plänen und nach Prüfung durch die Rhein-Zentralkommission den auf seinem Gebiet liegenden Teil dieses schiffbaren Wasserweges zu bauen.

Ein arger Mangel des Vertrages ist, daß der Umfang der Aufgaben der Kommissionen, welche deutsche Ströme zu verwalten haben, nicht bestimmt ist. Sie sind somit in der Lage, auf den deutschen Wasserstraßen eine unbeschränkte Herrschaft auszuüben. Damit können sie mittelbar auch einen erheblichen Einfluß auf das sonstige Transportwesen gewinnen. Unbegreiflich ist die Bildung einer Oderkommission, da dieser Fluß nur auf deutschem Gebiet schiffbar ist.

In dem Ultimatum der verbündeten Mächte wird gesagt, die Eingriffe in die Verkehrsverhältnisse Deutschlands seien besonders deswegen erfolgt, um zu verhindern, daß die Binnenstaaten in Mitteleuropa (also Oesterreich, Böhmen, Ungarn) unter die wirtschaftliche Vormundschaft Deutschlands geraten. Besser hätte man wohl gesagt, man wollte der westeuropäischen Konkurrenz Deutschlands in diesen Staaten die Türen weit aufmachen. Ferner heißt es in dem Ultimatum, die getroffenen Bestimmungen sollen verhüten, daß ein Uferstaat die Tatsache, daß ein großer Verkehrsweg durch sein Gebiet geht, als wirtschaftliches und politisches Druckmittel ausnutzt. In keinem Fall soll der stärkste Uferstaat ein Uebergewicht in Angelegenheiten der Flußschiffahrt haben. Nach Verlauf einer Frist von fünf Jahren soll Deutschland im Ausland auf volle Gegenseitigkeit Anspruch haben, wenn es bis dahin die Bedingungen des Friedens getreu erfüllt.

H. Fehlinger.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Die Rechtsstellung des Empfängers im Frachtengeschäft.

Bezüglich der Rechtsstellung des Empfängers im Frachtengeschäft ist zunächst eine Unterscheidung zwischen dem Landfracht- und dem Seefrachtgeschäft zu treffen. Beide Rechtsinstitute sind in dem Handelsgesetzbuch geregelt, und zwar unter verschiedenen Titeln dieses Gesetzes (3. und 4. Buch).

Das Landfrachtgeschäft ist im 6. Abschnitt des 5. Buches des Handelsgesetzbuches in den §§ 425 ff. HGB. normiert, wobei aber auch das Binnenschiffahrtsrecht mitberücksichtigt worden ist; denn nach der grundlegenden Bestimmung des § 425 HGB. ist Frachtführer, wer es gewerbsmässig übernimmt, Beförderungen von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern auszuführen. Auch weitere Bestimmungen des Handelsgesetzbuches kommen in Betracht; denn nach der Bestimmung des § 26 B.-Sch.-G. sollen auf das Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern die Vorschriften der §§ 425—427, 430—436, 439—443, 445—451 HGB. zur direkten Anwendung kommen. Diese Bestimmungen des Handelsgesetzbuches kommen demgemäss auf das Frachtgeschäft des Binnenschiffahrtsrechtes stets zur Anwendung, da eben das Binnenschiffahrtsgesetz auf sie unmittelbar Bezug nimmt und sich einer weiteren Regelung in dieser Hinsicht gänzlich enthält. Im übrigen kommen, soweit es sich um Rechtsverhältnisse handelt, die nicht in den bezeichneten für anwendbar erklärten Bestimmungen des Handelsgesetzbuches angeführt sind, im Binnenschiffahrtsrecht die Spezialbestimmungen des § 26 B.-Sch.-G. auf das Frachtgeschäft des Binnenschiffahrtsrechtes zur Anwendung, wobei allerdings bezüglich der hier zu behandelnden Frage nach der Rechtsstellung des Empfängers im Frachtgeschäft nur vereinzelte wenige Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes in Betracht kommen, so z. B. die Bestimmung des § 61 B.-Sch.-G.

Soweit es sich um den Gütertransport auf Flößen handelt, kommen die Bestimmungen der §§ 425 ff. HGB. dagegen ohne jede Einschränkung zur unmittelbaren Anwendung, weil das Flößereigesetz vom 15. Juni 1895 keine besonderen Bestimmungen über das Frachtgeschäft vorgesehen hat.

Wie bereits bemerkt wurde, ist nach der Bestimmung des § 425 HGB., die gemäß § 26 B.-Sch.-G. auch für das Binnenschiffahrtsrecht maßgebend ist, das Frachtgeschäft die gewerbsmäßige Uebernahme von Güterbeförderungen zu Lande oder auf Flüssen oder auf Binnengewässern durch den Frachtführer. Für den Begriff des Frachtvertrages ist es demgemäß zufolge des von dem Gesetze aufgenommenen Begriffes der Gewerbsmäßigkeit erforderlich, daß ein Kaufmann die Beförderung der Transportgüter übernimmt, wobei es an sich belanglos ist, ob er Voll- oder Minderkaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuches ist. Die von einem Nichtkaufmann übernommene Beförderung eines Gutes untersteht daher nicht dem Recht des Handelsgesetzbuches, sondern allein den allgemeinen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches. Bemerkenswert ist jedoch, daß der betreffende Kaufmann, der den Frachtvertrag abgeschlossen hat, nicht geradezu aus dieser Güterbeförderung gewerbsmäßig seine regelmäßigen Geschäfte zu machen braucht, vielmehr liegt nach § 451 HGB. ein Frachtvertrag im Sinne des Handelsgesetzbuches auch dann vor, wenn ein Kaufmann, der nicht Frachtführer ist, im Betriebe seines (auf andere Geschäfte gerichteten) Handelsgewerbes die Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder auf Binnengewässern übernimmt, welche Fälle allerdings zu den Ausnahmen rechnen. Derjenige, der den Frachtvertrag mit dem Frachtführer abschließt, wird als Absender bezeichnet, während Versender diejenige Person ist, für deren Rechnung der Absender handelt, sofern er überhaupt für fremde Rechnung mit dem Frachtführer den Frachtvertrag abschließt; wenn also ein Spediteur im Auftrage des über die Transportgüter Verfügungsberechtigten den Frachtvertrag mit dem Frachtführer zum Abschluß bringt, so ist der Spediteur Absender im Sinne des Gesetzes und sein Auftraggeber (der über die Güter Verfügungsberechtigte) der Versender der Güter. Empfänger im Sinne des Gesetzes ist diejenige Person, an die nach dem Willen des Absenders der Frachtführer die Transportgüter abliefern soll.

Da Gegenstand des Frachtvertrages die Beförderung der Transportgüter von dem einen zum anderen Ort ist, also ein bestimmter Erfolg von den Vertragsparteien gewollt ist, so kennzeichnet sich der Frachtvertrag seiner rechtlichen Natur als ein Werkvertrag im Sinne des Bürgerlichen Gesetzbuches, so daß also die über diesen Vertrag getroffenen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches ergänzend eingreifen, soweit eine Normierung im Handelsgesetzbuch nicht erfolgt ist.

Bezüglich der Rechtsstellung des Empfängers im Frachtgeschäft ist eine Unterscheidung dahingehend stets zu treffen, ob die zu befördernden Güter am Bestimmungsort angekommen sind oder ob das nicht der Fall ist. Demgemäß ist im folgenden zunächst die Rechtsstellung des Empfängers vor der Ankunft der Güter am Bestimmungsort derselben zu behandeln.

Nach der in dieser Beziehung maßgebenden Bestimmung des § 435 HGB. (die auch für das Binnenschiffahrtsrecht gemäß § 26 B.-Sch.-G. zur Anwendung kommt) steht dem Absender das Recht zu, den Frachtführer während des Transportes anzuweisen, die Güter anzuhalten, zurückzugeben oder an einen anderen als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger auszuliefern. Demnach ist der Absender der alleinige Herr des Frachtgeschäftes, solange sich die Güter auf dem Transport befinden, und der Frachtführer hat es während dieses Stadiums des Transportes grundsätzlich lediglich allein mit dem Absender zu tun und dessen Anordnungen ohne jegliche Rücksicht auf den Empfänger Folge zu leisten. Insbesondere darf der Frachtführer die Güter gemäß § 434 Satz 2 HGB. vor deren Ankunft am Orte der Ablieferung nur mit ausdrücklicher Ermächtigung des Absenders an den Empfänger aushändigen, anderenfalls er dem Absender nach § 429 HGB. auf Schadensersatz im vollen Umfange haftet. Der Absender ist weiterhin berechtigt, dem Frachtführer jederzeit andere als die in der ursprünglichen Anweisung bestimmten Anweisungen zu erteilen, kann also vor allem dem Frachtführer den Auftrag erteilen, die Güter an einen anderen Empfänger als den in dem Frachtbriefe bezeichneten Empfänger auszuliefern.

Anderseits berücksichtigt aber auch das Gesetz, daß auch der Empfänger bereits während des Transportes der Güter berechtigte Interessen an diesen Gütern hat, und bestimmt dementsprechend in § 434 HGB., daß der Empfänger zu dieser Zeit das Recht hat, am Bestimmungsorte alle zur Sicherstellung der Güter erforderlichen Maßregeln zu ergreifen und dem Frachtführer zu diesem Zwecke die nötigen Anweisungen zu erteilen. Unter diesen zur Sicherstellung der Güter erforderlichen Maßregeln sind nicht nur solche zu verstehen, die deren Erhaltung und Verwahrung bezwecken, sondern auch Anordnungen, die den Weitertransport derselben ermöglichen oder die rechtzeitige Vollendung des Transportes bezwecken. Der Empfänger kann selbst oder durch von ihm beauftragte Personen die Maßregeln ergreifen, sich aber selbstverständlich auch darauf beschränken, dem Frachtführer entsprechende Anweisungen zu erteilen. Aus dem zuvor Gesagten ergibt sich aber, daß für dieses Recht des Empfängers Schranken zufolge der weitgehenden erwähnten Verfügungsbefugnisse des Absenders bestehen. Der Frachtführer ist nämlich nur berechtigt, den Anordnungen des Empfängers dieser Art Folge zu leisten, soweit diese Anordnungen des Empfängers nicht den von dem Absender erteilten Anordnungen oder Verfügungen widersprechen, so daß also mit anderen Worten in allen Fällen dieser Art die Anordnungen des Absenders denjenigen des Empfängers vorgehen und demzufolge bei etwa bestehenden Widersprüchen die Anordnungen des Empfängers für den Frachtführer unbeachtlich sind; das gilt auch dann, wenn diese abweichende Anweisung bereits bei Abschluß des Frachtvertrages allgemein von dem Absender erteilt worden war. Selbst wenn die Anordnungen des Empfängers gegenüber denjenigen des Absenders als die zweckentsprechenderen und sachgemäßeren nach Lage des Falles erscheinen, sind allein die Anordnungen des Absenders für den Frachtführer maßgebend und von ihm zu befolgen, nicht die des Empfängers, weil eben das Vertragsverhältnis zwischen dem Absender und dem Frachtführer ausschlaggebendes Moment ist und während des Transportes bleibt.

Liegt ein Widerspruch zwischen den Anordnungen des Absenders und denjenigen des Empfängers nach Lage der Sache nicht vor, so hat der Frachtführer nunmehr stets erst zu prüfen, ob die Anordnungen des Empfängers zur Sicherstellung der Frachtgüter erforderlich sind und ob sie nicht seine Interessen oder diejenigen des Absenders gefährden. Kommt der Frachtführer zu dem Ergebnis, daß die Anordnungen des Empfängers bei Fehlen anderweitiger Verfügungen des Absenders zur Sicherstellung der Güter erforderlich und zweckentsprechend sind, so hat er diesen Anordnungen Folge zu leisten. Als Mittel, die Durchführung seiner gerechtfertigten Anordnungen von dem Frachtführer zu erzwingen, steht dem Empfänger der Weg der gerichtlichen einstweiligen Verfügung offen, wie mit Lehmann-Ring (§ 434 Anm. 3, Kom. z. HGB.) anzunehmen ist. Dem Frachtführer gegenüber legitimiert wird der Empfänger der Güter als solcher durch seine namentliche Bezeichnung im Frachtbriefe. Ist ein Frachtbrief nicht ausgestellt worden oder ist infolge einer späteren Anweisung des Absenders eine andere Person an die Stelle des ursprünglich bezeichneten Empfängers getreten, so kann er sich auf andere Weise, etwa durch eine briefliche Mitteilung des Absenders, dem Frachtführer gegenüber legitimieren, falls keine begründeten Bedenken des Frachtführers der Person des Empfängers gegenüber vorliegen.

Ebensowenig, wie der Empfänger Weisungen lediglich im Interesse der bezweckten Verwendung der Güter erteilen kann, kann er von dem Frachtführer die Auslieferung der Güter vor deren Ankunft am Bestimmungsorte verlangen, es sei denn, daß dieser ausdrücklich von dem Absender hierzu ermächtigt worden wäre (§ 434 Satz 2 HGB.). Diese Ermächtigung muß von dem Absender dem Frachtführer gegenüber erteilt worden sein, so daß also Verabredungen zwischen dem Absender und Empfänger dem Frachtführer gegenüber unerheblich sind. Da der § 434 HGB. für die bezeichneten Rechte des Empfängers keinerlei Zeitgrenze setzt, so ist anzunehmen, daß diese Rechte des Empfängers mit dem Zeitpunkt des Abschlusses des Frachtvertrages zwischen Absender und Frachtführer zur Entstehung kommen, wie das ja auch den Erfordernissen des Verkehrs und der Praxis um deswillen entspricht, weil eben mit dem Abschluß des Frachtvertrages die Interessen des Empfängers zur äußeren Geltung kommen.

Wesentlich anders gestaltet sich die Rechtslage für den Empfänger, wenn die Transportgüter am Orte der Ablieferung angekommen sind. Für diesen Zeitpunkt bestimmt der § 435 HGB. bezüglich der Rechte des Empfängers folgendes: Nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung ist der Empfänger berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen, ohne Unterschied, ob er hierbei im eigenen oder im fremden Interesse handelt. Er ist berechtigt, von dem Frachtführer die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der Absender dem Frachtführer eine nach § 433 noch zulässige entgegenstehende Anweisung erteilt.

Aus dieser Bestimmung folgt zunächst die Pflicht des Frachtführers zur Aushändigung der Transportgüter an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger, wobei die Uebergabe an letzteren nur gegen Empfangsbescheinigung zu erfolgen braucht, wie sie letzteres aus der Bestimmung des § 368 BGB. ergibt.

Ferner ist bemerkenswert, daß diese Rechte des Empfängers selbst dann zur Entstehung kommen, wenn überhaupt kein Frachtbrief ausgestellt worden ist, was allerdings nur sehr selten der Fall sein wird. Ist dagegen in dem Frachtbrief ein Empfänger nicht benannt worden (versehentlich) oder als Empfänger bezeichnet, so bleibt nunmehr auch er allein der an den Frachtgütern Verfügungsberechtigte nach deren Ankunft am Bestimmungsorte, wie das ja auch selbstverständlich ist.

Voraussetzung für die Entstehung der in dem bezeichneten § 435 HGB. normierten Rechte des Empfängers ist die Ankunft der Güter an deren Bestimmungsort. Kommen die Güter überhaupt nicht an, so können naturgemäß die Rechte des Empfängers auch nicht zur Existenz gelangen. Ist dagegen ein Teil der Frachtgüter am Bestimmungsorte angekommen, so kommen die Rechte des Empfängers für diese angekommenen Güter gemäß § 435 HGB. zur Entstehung und kann der Empfänger die Auslieferung dieser Güter nebst dem Frachtbriefe von dem Frachtführer verlangen. Werden die Güter von dem Bestimmungsort auf Anordnung des Absenders wieder entfernt, so erlöschen die Rechte des Empfängers wiederum; nur wenn die Entfernung nicht auf Grund einer diesbezüglichen Anordnung des Absenders erfolgt, verbleiben die Rechte aus § 435 HGB. dem Empfänger.

Welche Rechte dem Empfänger nach Ankunft der Frachtgüter am Bestimmungsorte zustehen, sagt das Gesetz selbst, indem es auf den Frachtvertrag hinweist; der Empfänger erlangt also mit anderen Worten alle durch den Frachtvertrag für den Absender begründeten Rechte, so daß er also von dem Frachtführer die Auslieferung der Frachtgüter genau so verlangen kann, wie der Absender vor der Ankunft der Frachtgüter gemäß den obigen Ausführungen.

Neben dem Anspruch auf Uebergabe des Frachtbriefes und Auslieferung der Frachtgüter kann der Empfänger aber auch alle sonstigen Rechte aus dem Frachtvertrage gegen den Frachtführer geltend machen, z. B. Schadensersatzansprüche gegen den Frachtführer im Falle der Beschädigung der Güter, oder wenn der Verlust der Güter durch ein Verschulden des Frachtführers verursacht worden ist.

Die erwähnten Rechte des Empfängers sind aber auch jetzt noch in bestimmtem Umfange durch die Rechte des Absenders eingeschränkt. Denn nach § 435 Satz 3 HGB. soll ja das Recht des Empfängers erlöschen, wenn der Absender seine nach § 433 HGB. noch zulässige entgegenstehende Anweisung dem Frachtführer erteilt, wobei der § 433 HGB. vorschreibt, daß der Absender den Frachtführer anweisen kann, das Gut anzuhalten, zurückzugeben oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger zurückzugeben. Hierbei ist bemerkenswert, daß dieses Verfügungsrecht des Absenders erlischt, wenn nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder von dem Empfänger Klage gemäß der Bestimmung des § 435 HGB. gegen den Frachtführer erhoben wird. Ist das der Fall, hat also der Empfänger Klage gegen den Frachtführer auf Auslieferung der Güter erhoben oder ist ihm von dem Frachtführer der Frachtbrief übergeben worden, so erlischt nunmehr das Verfügungsrecht des Absenders der Güter vollkommen und der Empfänger ist nunmehr in seinen Rechten dem Frachtführer gegenüber vollkommen unbeschränkt. In diesen Fällen hat also der Frachtführer nunmehr auch allein die Anweisungen des Empfängers zu beachten und zu befolgen, etwaige anderweitige Anordnungen des Absenders sind für ihn also unbeachtlich und unmaßgeblich, wie das in § 435 Absatz 2 HGB. zum positiven Ausdruck gekommen ist. Diese Bestimmung setzt sogar eine Verantwortlichkeit, also eventuell eine Schadensersatzpflicht, des Frachtführers dem Empfänger gegenüber fest.

Für das Binnenschiffahrtsrecht kommt insbesondere die Bestimmung des § 61 B.-Sch.-G. in Betracht. Nach dieser Bestimmung können nach der Annahme des Gutes durch den Empfangsberechtigten wegen einer Beschädigung oder Minderung des Gutes, die bei der Annahme äußerlich erkennbar ist, Ansprüche nur geltend gemacht werden, wenn vor der Annahme der Zustand des Gutes durch amtlich bestellte Sachverständige festgestellt ist. Wegen einer Beschädigung oder Minderung des Gutes, die bei der Annahme äußerlich nicht erkennbar ist, kann der Frachtführer auch nach der Annahme des Gutes in Anspruch genommen werden, wenn der Mangel in der Zeit zwischen der Uebernahme des Gutes durch den Frachtführer und der Ablieferung entstanden ist und die Feststellung des Mangels durch amtlich bestellte Sachverständige unverzüglich nach der Entdeckung und spätestens binnen einer Woche nach der Annahme beantragt wird. Ist dem Frachtführer der Mangel unverzüglich nach der Entdeckung und binnen der bezeichneten Frist angezeigt, so genügt es, wenn die Feststellung unverzüglich nach dem Zeitpunkte beantragt wird, bis zu welchem der Eingang einer Antwort des Frachtführers unter regelmäßigen Umständen erwartet werden darf. Die Kosten einer von dem Empfangsberechtigten beantragten Feststellung sind von dem Frachtführer zu tragen, wenn ein Verlust oder eine Beschädigung ermittelt wird, für welche derselbe Ersatz leisten muß. Der Frachtführer kann sich auf die letzterwähnten Bestimmungen jedoch dann nicht berufen, wenn er den Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt hat. Aus dieser Bestimmung ergibt sich, daß diese Feststellung der Mängel der Frachtgüter durch derartige amtlich bestellte Sachverständige von dem Empfänger der Frachtgüter zu beantragen ist, dieses Antragsrecht also mit anderen Worten letzterem zusteht, wie das ja auch in der Natur der Sache liegt, da die Feststellung der Beschädigungen usw., die die Güter während des Transportes erlitten haben, eben erst nach deren Ankunft am Ablieferungsorte und Annahme durch den Empfänger ordnungsgemäß vollzogen werden kann. Bezüglich der Mängel selbst ist zu unterscheiden, ob diese äußerlich erkennbar sind oder nicht, wie das ja auch in dem Gesetz selbst zum Ausdruck gebracht worden ist.

Unterläßt der Empfänger der Frachtgüter die Feststellung der etwaigen Mängel der Frachtgüter durch derartig amtlich bestellte Sachverständige in der von § 61 B.-Sch.-G. bezeichneten Weise, so gereicht ihm diese Unterlassung zum rechtlichen Nachteile, nicht etwa dem Frachtführer; der gänzlichen Unterlassung einer derartigen Antragstellung auf Feststellung der Mängel seitens des Empfängers der Frachtgüter steht gleich eine Versäumung der in § 61 B.-Sch.-G. normierten Fristen, die ebenfalls zugunsten des Frachtführers laufen, weil eben seine Haftung keine unbegrenzte, sondern zeitlich begrenzte ist, wie das auch den Anforderungen des Verkehrs und den berechtigten Interessen des Frachtführers naturgemäß allein entspricht.

Zu den Rechten des Empfängers aus dem Frachtvertrage im Sinne des § 435 HGB. sind von dem daselbst bezeichneten Zeitpunkte an schließlich auch die Ansprüche gegen den Frachtführer wegen Ueberschreitung einer etwa in dem Frachtvertrag bestimmten Lieferfrist zu zählen, wie das Reichsoberhandelsgericht in mehrfachen Entscheidungen zutreffend ausgesprochen hat. (Vgl. Bd. 4 S. 362 und Bd. 22 S. 331.)

Rechtsanwalt Dr. Werneburg, Berlin-Schöneberg.

Kann in einem Schiffskollisionsprozeß auch über das Verschulden eines Dritten entschieden werden?

Grundsätzliche Entscheidung des Reichsgerichts vom 28. Juni 1919.

Im Nordostseekanal hatte ein Zusammenstoß zwischen einem Schleppzug der Firma K. in Hamburg und dem Dampfer „Imperial" stattgefunden. Der Schleppzug, der von dem Kanallotsen E. als Zwangslotsen geführt wurde, kam von der Ostsee, der Dampfer „Imperial" von der Elbe; dieser befand sich unter der Führung des Lotsen R. als Zwangslotsen. In der Nähe der Unfallstelle befand sich ein Bagger der holländischen Reederei H., der das Fahrwasser beengt haben soll. Der Schleppzug wurde beschädigt. Nachdem die Hamburger Firma mit ihrer Schadensersatzklage gegen den Lotsen R. abgewiesen worden war, hatte sie gegen den Reichsfiskus, vertreten durch den Präsidenten des Kanalamts in Kiel, Klage erhoben, der nach dem Reichsgesetz vom 22. Mai 1910 für das Verschulden der beiden Lotsen einzutreten habe. Das Landgericht Kiel gab der Klage zu Zweidrittel statt, das Oberlandesgericht Kiel wies sie gänzlich ab. Auf die Revision der Klägerin hob das Reichsgericht das Urteil auf und verwies die Sache an die Vorinstanz zurück.

Aus den Entscheidungsgründen der höchsten Instanz.

Es fragt sich, ob die Reederei des Baggers der Klägerin für den ganzen Schaden haftet, und zwar eventuell solidarisch mit dem Reichsfiskus, falls dieser nach dem Gesetze vom 22. Mai 1910 für den Zwangslotsen des entgegenkommenden Dampfers „Imperial" einzustehen hat. Nach deutschem Recht ist die Frage zu bejahen. Denn nach § 737 HGB. kann einerseits der Klägerin ein Verschulden ihres eigenen Zwangslotsen nicht entgegengehalten werden, so daß sie nicht etwa einen Teil ihres Schadens selbst zu tragen hat, und andererseits tritt solidarische Haftung aufs Ganze ein, wenn der Schaden durch ursächliches Verschulden mehrerer Personen entstanden ist. Danach ergibt sich, daß die Klägerin, einerlei, ob ihren eigenen Zwangslotsen ein Verschulden trifft oder nicht, einen Anspruch hat auf Ersatz ihres vollen Schadens gegen die Nebenintervenientin, die holländische Firma, falls deren Baggermeister ein Verschulden nachzuweisen ist. Insoweit muß also dem angegriffenen Urteil beigestimmt werden. Nun bestimmt aber § 839 BGB. in Verbindung mit dem Gesetze vom 22. Mai 1910, daß der Reichsfiskus wegen fahrlässigen Verschuldens eines Reichsbeamten nur dann in Anspruch genommen werden kann, wenn der Verletzte nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag. Es fragt sich also, ob die Klägerin ein Verschulden des Baggermeisters nachweisen kann und daraufhin von der holländischen Gesellschaft Ersatz zu erlangen vermag; ist das der Fall, dann kann der Reichsfiskus nicht in Anspruch genommen werden. Das Berufungsgericht hat ausgeführt, die Entscheidung dieser Frage könne nicht in diesem Rechtsstreite, sondern müsse auf eine gegen die holländische Gesellschaft zu erhebende Klage erfolgen. Dem vermag das Reichsgericht nicht beizustimmen. Bedenken grundsätzlicher Art, die Entscheidung in diesem Rechtsstreit zu treffen, sind nicht zu erheben. Es ist nichts Seltenes, daß über das Verschulden und die Schadensersatzpflicht eines Dritten in einem Rechtsstreite entschieden wird, an dem er nicht selbst als Partei beteiligt ist. Der Kläger muß dann allerdings die Gefahr auf sich nehmen, daß die Haftung des Dritten im Rechtsstreit gegen den Fiskus und im Rechtsstreit gegen den Dritten verschieden beurteilt wird und beide Klagen unter Umständen zur Abweisung gelangen können. (Aktenzeichen I. 37/19, Wert des Streitgegenstandes in der Revisionsinstanz: 14—16 000 Mark.) R.

Binnen- oder Außenschiffahrt?

Urteil des Oberlandesgerichts Celle vom 22. Januar 1919.

Eine interessante Entscheidung aus dem Schiffahrtsrecht fällte dieser Tage das Oberlandesgericht Celle. Im Außenhafen von Emden wurde ein dem Schiffseigentümer Sch. gehörender Kahn, der dort stillag, von dem Kahn einer Schleppschiffahrtsgesellschaft, der aus dem Hafen geschleppt wurde, angestoßen, wodurch der erstere bedeutende Beschädigungen erlitt. Sch. verklagte die Schleppschiffahrtsgesellschaft als Eigentümerin des geschleppten Kahns auf Zahlung von 1481 Mark Schadensersatz. Das Landgericht Aurich erklärte den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Es sei Seerecht anzuwenden, weil der Zusammenstoß im Emdener Außenhafen, der nicht zu den Flüssen und Binnengewässern gehöre, sich ereignet habe. Der geschleppte Kahn habe den Entlastungsbeweis anzutreten, weil er im Gegensatz zu dem beschädigten Schiff in Bewegung gewesen sei. Nun sei zwar nach der Beweisaufnahme der geschleppte Kahn von Verschulden entlastet, nicht aber der Schlepper, der allerdings nicht der beklagten Gesellschaft gehöre. Schlepper und geschleppter Kahn hätten aber als „nautische Einheit" zu gelten und die Besatzung des Schleppers sei derjenigen des Kahns hinzuzurechnen. Daher hafte die Beklagte auch für den Schlepper. Diesen Ausführungen trat das Oberlandesgericht Celle, das die Klage abwies, nicht bei. Sowohl der geschleppte Kahn als auch der beschädigte befanden sich auf Binnenschiffahrt, daher richte sich die Entscheidung nach den Gesetzen der Binnenschiffahrt, möge auch der Zusammenstoß sich im Emdener Außenhafen zugetragen haben. Das geschleppte Schiff habe nicht für ein Verschulden des Schleppers einzutreten. Nach den Aussagen der Sachverständigen treffe aber den geschleppten Kahn kein Verschulden. (Aktenzeichen 5. U. 59 u. 6./1. 18.)

Kleine Mitteilungen

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Juli 1919. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Juli:

Der Verkehr auf den Binnenwasserstraßen kann die fehlenden Eisenbahntransporte auch nur in sehr beschränktem Maße ersetzen, da er vielfach von Eisenbahnverkehr und Kohlenförderung abhängt. In wie hohem Maße auch dieser Verkehr gelitten hat, zeigt die jetzt vorliegende Statistik des Kohlenverkehrs in den Duisburg-Ruhrorter Rheinhäfen. Im ersten Halbjahr 1919 betrug die Kohlenanfuhr in diesen Häfen 1 879 015 t gegen 4 242 662 t in der gleichen Zeit des Vorjahres. Die Kohlenabfuhr erreichte nur 1 613 739 t gegen 4 039 625 t im ersten Halbjahr 1918.

Der im Vorbericht erwähnte Tarifvertrag in der Gruppe westdeutscher Kanäle brachte Lohnerhöhungen von 10 bis 15 Mark wöchentlich. Durch Spruch des Schlichtungsausschusses wurden die Löhne für die Betriebe im Hamburger Hafen um durchschnittlich 15 bis 20 Mark wöchentlich erhöht. In der Stettiner Gruppe brachte ein neuer Vertragsabschluß Lohnerhöhungen von 15 bis 30 Mark die Woche. Die zulässige Fahrzeit wurde in der Gruppe der westdeutschen Kanäle von 16 auf 14 Stunden ermäßigt. In der Stettiner Gruppe fand ein dreitägiger politischer Generalstreik statt. Das Angebot von Arbeitskräften ist nach wie vor sehr groß; neben den Steuerleuten ist jetzt auch an Bootsleuten ein Ueberangebot vorhanden.

Im einzelnen wird über die Schiffahrt auf den hauptsächlichsten Binnenwasserstraßen folgendes berichtet:

In der Rheinschiffahrt hielt die Kohlenknappheit bei stürmischer Nachfrage in allen Absatzgebieten an. Die Zufuhren, welche Mitte des Monats um ein Geringes zugenommen hatten, nahmen gegen Ende des Monats wieder ab. Trotz aller Bemühungen ist es nicht möglich gewesen, die Förderziffer der Zechen zu erhöhen. Zudem litten die Zufuhren zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen in großem Umfange unter Wagenmangel. Nur bei den am Rhein-Herne-Kanal belegenen Zechen, welche von der Wagengestellung unabhängig sind, war der Umfang der Verladung größer. Daher waren Kanalkähne gesucht, während in den anderen Schiffsgrößen Ueberfluß vorhanden war. Preisstellung, Angebote, Nachfragen blieben unverändert.

Auf dem Oberrhein war der Schiffsverkehr in den Mainzer und Gustavsburger Häfen sowie die Flößerei lebhaft. Die Wagengestellung war befriedigend; Mangel an Schleppkraft bestand nicht. Die Talschlepplöhne hielten sich auf dem alten Tarif.

Der Wasserstand des Neckars war fast den ganzen Monat über sehr gering. Trotzdem kamen keine nennenswerten Störungen der Neckarschiffahrt durch Niederwasser vor, weil Frachtgüter nicht in solcher Menge zur Verfügung standen, daß die Ladefähigkeit der Kähne voll ausgenutzt zu werden brauchte. Die Steinholztransporte talwärts waren nur mäßig und die Kohlentransporte bergwärts noch geringer. Etwas lebhafter waren die Rohgipszufuhren durch die Eisenbahnen. Angebot und Nachfrage von Arbeitskräften hielten sich die Wage.

Die verhältnismäßig gute Beschäftigung, welcher sich die Elbeschiffahrt in den letzten Jahren erfreuen konnte, hat im Monat Juli leider eine starke Abschwächung erfahren. Die Lebensmitteltransporte ab Hamburg nach Böhmen, die einen großen Teil des Schiffsparks in Anspruch nahmen, haben ganz erheblich nachgelassen. Es kommen zwar jetzt Rohstoffe über Hamburg elbaufwärts zur Verschiffung, doch sind die Mengen nicht bedeutend. In den sonstigen Verkehrsrichtungen, namentlich was den Talverkehr ab Böhmen anbelangt, ist nach wie vor das Ladungsangebot sehr schwach. Die Braunkohlenverschiffungen von den böhmischen Plätzen, auf deren Belebung schon seit Wochen gehofft wird, wickeln sich noch immer in sehr bescheidenem Umfange ab. Auch die Talverschiffungen an den sächsischen Umschlagsplätzen haben im verflossenen Monat wieder eine Abschwächung erfahren. Infolge der geschilderten Abschwächung des Verkehrs machte sich überall Raumüberfluß bemerkbar, so daß sich die großen Schiffahrtsunternehmungen genötigt sahen, einen erheblichen Teil der Betriebsmittel außer Dienst zu stellen. Der Wasserstand ging im Berichtsmonat, abgesehen von einer Mitte des Monats eintretenden vorübergehenden Wuchswelle, andauernd zurück und betrug am 31. Juli —136 cm am Dresdener Pegel gegen 7 cm am 1. Juli.

Auf den Märkischen Wasserstraßen war der Verkehr im Juli schwächer als im Juni, trotzdem der durch mehrmalige Hochwasser günstige Wasserstand der Oder eigentlich fördernd hätte einwirken müssen. Mangelhafte Kohlenförderung und Wagenstellung wirkten aber verkehrsverringernd, auch der in Stettin ausgebrochene Streik der Privatschiffer war dem Verkehr

abträglich. Die Ankünfte von der Elbe her waren in Kohlen nicht sehr umfangreich, in Lebensmitteln laufend. Die Verladungen von Massengut in der Mark nahmen keine sehr beträchtlichen Mengen an. Die Beschäftigung der Eildampferlinien war für die Betriebsverhältnisse ausreichend. Im ganzen Bereich der Märkischen Wasserstraßen gelten jetzt wieder die Friedensbestimmungen hinsichtlich der Bemannung der Fahrzeuge.

Die Wasserstände in den norddeutschen Stromgebieten im Juli 1919. (Nach den amtlichen Nachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde in Berlin.) Es ist eine alte Erfahrung, daß eine sommerliche Hochwassererscheinung im Odergebiet oder in seiner Nachbarschaft gewöhnlich nicht vereinzelt bleibt. Diesmal war den Anschwellungen, die Ende Juni in Teilen des Oder- und Elbegebiets eingetreten sind, bereits ein ziemlich starkes Maihochwasser der Weichsel vorangegangen. Im Juli haben sich weitere Anschwellungen dazugesellt. Die Wasserstände der Oder, bei der sich die Entstehungsherde der Flutwellen im wesentlichen auf das Quellgebiet beschränkten, wurden durch diese Wellen, die von Krappitz abwärts sämtlich nur mäßig hoch waren, an der schiffbaren Strecke des Stromes den ganzen Monat hindurch über MW gehalten. Die Elbe, deren Nebenflüsse von Torgau abwärts ebenso wie die der Oder in Ruhe blieben, überschritt das MW nur zweimal auf kurze Zeit und um kleine Beträge. Wesentlich höher waren zwei Flutwellen der Weichsel. Sie erreichten zwar nicht das MHW 1896/1915; die preußische Weichsel war aber von Mitte Juli bei Thorn bis zum 8., bei Kurzebrack und Dirschau bis zum 10. August dauernd ausgeufert. An den übrigen Flüssen war die Wasserstandsbewegung ruhiger. Die Wasserstände der Weser wurden wieder nur durch Zuschüsse aus dem Waldecker Staubecken mehrere Dezimeter über MNW gehalten; die der Ems schwankten um MNW, und auch die untere Elbe hatte anfangs Wasserstände unter MNW, während sich die des Memelstroms zwischen MNW und MW, die des Rheins aber beständig über MW bewegten. Für den Rhein ist diese verhältnismäßig hohe Lage im Juli normal.

Wasserstände im Juli 1919.

Gewässer	Pegelstelle	Juli 1919			MW Juli 96/15	Jahresmittel 96/15		
		NW	MW	HW		MNW	MW	MHW
Memel	Tilsit	102	150	213	144	80	239	602
Pregel	Insterburg[1])	−8	78	158	−22	−48	37	362
Weichsel	Thorn	118	267	440	120	−4	137	463
Oder	Ratibor	158	280	614	185	76	181	605
„	Frankfurt	166	215	249	134	57	163	376
Warthe	Landsberg	−6	26	62	3	−36	60	237
Netze	Vordamm	−10	11	26	−15	−37	27	137
Elbe	Barby	92	156	221	127	28	177	451
„	Wittenberge	35	141	196	139	50	192	434
Saale	Trotha U P.	116	139	170	181	120	212	486
Havel	Spandau U. P.	32	41	50	51	24	77	145
„	Rathenow U. P.[2])	−10	0	9	48	5	89	160
Spree	Spremberg U.P.	70	98	194	94	66	106	263
„	Kersdorf U. P.	190	207	225	220	196	255	345
Weser	Minden	177	185	197	215	164	266	564
Aller	Westen	180	198	213	240	186	293	480
Ems	Lingen	−150	−133	−120	−94	−136	−26	233
Rhein	Kaub	285	304	342	282	100	236	501
„	Köln	264	285	331	283	78	261	621
Neckar	Heilbronn	37	49	75	78	18	97	415
Main	Hanau	97	103	112	128	95	161	397
Mosel	Trier	17	43	87	41	−2	100	450

Wahlzeit der Wasserstraßenbeiräte. Gemäß einer Verordnung der preußischen Regierung vom 24. März 1919 ist die Wahlzeit der Mitglieder des Landeswasserstraßenbeirats sowie der einzelnen Wasserstraßenbeiräte um ein Jahr, bis zum 31. März 1920, verlängert worden. R.

Eisenbahnen und Wasserstraßen. Die Wirtschaftslage hat grundlegende Aenderungen erfahren. Aus einer Bekanntmachung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 30. Juli d. J., die gemäß § 45 des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 ergangen ist, ersehen wir, daß für das Steuerjahr 1919 ein nach den Ergebnissen des Rechnungsjahres 1918 zu versteuerndes kommunalabgabenpflichtiges Reineinkommen der preußischen Staatseisenbahnen nicht vorhanden ist. Die Tatsache ist ja schon längst kein Geheimnis mehr. Sie stellt lediglich die Bestätigung dessen dar, was von der Binnenschiffahrt schon längst verlangt wurde, nämlich daß die Eisenbahnen bei ihrer Frachtgestaltung genau so auf Selbstkostendeckung Rücksicht nehmen müssen, wie die Privatbetriebe. Dadurch ergibt sich die Wirkung, daß die Eisenbahn ihre Frachten erhöhen muß, wenn sie auf die Kosten kommen will, und nachdem sie das schon zweimal getan hat, steht bekanntlich in nächster Zeit eine Erhöhung der Frachten um weitere 50 Prozent bevor. Die frühere Ueberschußwirtschaft dürfte angesichts dieser Verhältnisse nicht sobald wiederkehren, womit für die Betätigung der Binnenschiffahrt sich die Aussichten ganz anders gestalten. Die Tendenz auf Kosten der Binnenschiffahrt, möglichst viele Transporte an sich zu ziehen, hat damit ihren Boden verloren, und es ist damit der Grund zu einem zukünftigen Hand-in-Handarbeiten beider Transportmittel gelegt, von dem wir wohl gerade für die Binnenschiffahrt mancherlei Ersprießliches erwarten dürfen. Mit der eingeleiteten Tarifreform fallen auch die Ausnahmetarife hinweg, von denen es ja bekannt ist, daß sie der Binnenschiffahrt von jeher das Leben sauer gemacht haben. Schon sind mit dem 31. August die Seehafenausnahmetarife in Fortfall gekommen und aus den allerdings sehr verzweigt ergehenden Bekanntmachungen der Eisenbahnverwaltungen ist ersichtlich, daß auch verschiedene andere Ausnahmetarife zum gleichen Zeitpunkte außer Kraft treten. Es wird sich nunmehr erweisen, daß die Binnenschiffahrt sehr wohl in der Lage ist, sehr viele Transporte auszuführen, die ihr bisher durch die Tarifpolitik entzogen waren. Ganz besonders gilt dies in letzter Zeit mit ihrem enormen Wagenmangel. Die alte Forderung, daß die Eisenbahnen Zubringer der Wasserstraßen sein sollen, tritt jetzt in ihrer vollen Berechtigung zutage. Die Möglichkeit, die Güter auf kurzen Strecken mit der Bahn zum Wasser zu führen und die Wagen alsdann schnell wieder leer zurückzubekommen, ist bei dem knappen Wagenmaterial und den Betriebsschwierigkeiten des Maschinendienstes Anreiz genug, um die Umschlagsendungen bevorzugt zu befördern. Wenn auch noch manche Zeit vergehen wird, bevor die Binnenschiffahrt gänzlich als gleichberechtigte Schwester der Eisenbahn dastehen wird, so sehen wir doch, daß die neue Zeit einen Umschwung veranlaßt hat, den wir jahrelang in steter uns oft vergeblich scheinender Arbeit erstrebt haben. Wir glauben aber auch, daß, wenn die Betriebsschwierigkeiten der Eisenbahnen weiter so anhalten, die Bedienung der Wasserstraßen zu einem Zusammenarbeiten mit den Kraftverkehrslinien führen wird. Manche Anzeichen lassen erkennen, daß Bezieher größerer Warenmengen die Frage ernstlich erwägen, ob sie ihre Güter nicht von den nächstgelegenen Umschlagsstationen durch Lastautomobile abholen lassen können. Zwar werden sich daraus manche Komplikationen hinsichtlich der Wartezeit der Schiffe ergeben, aber man darf der Ansicht sein, daß diese Schwierigkeiten sich allmählich überwinden lassen werden. Allerdings wird sich der frühere Satz von einer möglichst billigen Gestaltung der Transportkosten angesichts dieser Verhältnisse nicht aufrecht erhalten lassen. H.

Neuregelung des Schleusenbetriebes. Auf Anordnung des Regierungspräsidenten, als dem Chef der städtischen Wasserstraßen macht das Wasserbauamt Köpenick bekannt, daß die Betriebszeit der Schleusen in Neue Mühle bei Königs-Wusterhausen, Kummersdorf und Storkow, sowie Wendisch-Rietz am Scharmützel-See an den Sonn- und Festtagen neu geregelt werden soll. Während die Betriebszeit an diesen Tagen sich bisher auf die Zeit von 6—8 vormittags und 2—4 nachmittags beschränkte, sowie für Sportboote auf die fernere Zeit von 8—9 bzw. 4—6 bei erfolgter vorheriger Anmeldung, mit Ausnahme der ersten Feiertage der hohen Feste, sowie des Karfreitages, plant die Behörde neuerdings für die Zeit vom 15. März bis 15. Oktober folgende Aenderung:

Es soll künftig die bisherige Betriebszeit von 6—8 und 2—4 auf die Stunden von 8—12 und 4—8 ausgedehnt werden, ohne Rücksicht auf irgendwelche Feste. Dabei sollen in dieser Zeit unter Fortfall der bisherigen Voranmeldungen nicht nur Sportboote, sondern auch Personendampfer und -Motorboote geschleust werden. Dafür beabsichtigt die Behörde für die Benutzung der obigen Schleusen einschließlich der Bootsschlepper während der verlängerten Betriebszeiten an den Sonn- und Feiertagen an jeder Schleuse, auch da, wo keine Hebestellen sind, also in Storkow und Wendisch-Rietz, neben den bisherigen Schleusengebühren eine besondere Gebühr zu erheben, und zwar von jedem Fahrzeug ohne Rücksicht auf seine Größe, Art oder auf die Zahl der mit ihm gleichzeitig geschleusten Boote. Diese Sondergebühr soll betragen in der Zeit von 8—12 und 4—7 0,50 M., von 6—8 abends 1,00 M., und nach 8 Uhr abends 1,50 M. pro Boot. Außerdem soll eine Grundgebühr für die Inanspruchnahme der Schleusenbeamten in Höhe von 0,50 M. pro Boot zugunsten der Staatskasse erhoben werden von jedem Boot, ohne Rücksicht auf die Anzahl der geschleusten Fahrzeuge.

Die Wasserbauverwaltung bringt diese Vorschläge zur allgemeinen Kenntnis mit der Bitte um Stellungnahme der Interessenten zu diesen Vorschlägen, deren öffentliche Behandlung am Dienstag, 26. August, im Wasserbauamt Köpenick, Freiheit 16, vormittags 11 Uhr, erfolgen soll.

Mit Rücksicht auf die Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit ist den Groß-Berliner Wassersportkreisen dringend anzuraten, unverzüglich der Einladung der Wasserbauverwaltung Folge zu leisten. So schätzenswert die von der Behörde gewählte Form der öffentlichen Behandlung sowie die geplante Verlängerung der Betriebszeiten ist, so bedeutet doch die Erhebung der beiden Sondergebühren von zusammen 1 M. pro Boot und Schleuse eine ganz bedeutende Erhöhung der Unkosten, da danach für eine Fahrt nach dem Scharmützelsee und zurück die Verteuerung der Schleusengebühren gegen bisher 8 M. betragen würde. Die Vereine werden versuchen müssen, eine Staffelung der Sondergebühren nach Größe und Art der Fahrzeuge zu erreichen, da Personendampfer und -Kraftboote weit eher einen höheren Ausfall vertragen als kleine Ruder- und Segelboote, die für 1—2 bzw. 3—5 Personen berechnet sind, und demgemäß ganz andere wirtschaftliche Voraussetzungen der Eigner erwarten lassen, als diese. Es gilt aber unbedingt, bei der Regelung dieser Frage auf dem Posten zu sein. R.

[1]) Bei Insterburg enthalten die letzten vier Spalten Mittelwerte aus den Abflußjahren 1908/1915.

[2]) Wasserstände in den letzten Jahren gesenkt.

Lebensmittel für Binnenschiffer. Es ist in letzter Zeit öfter beobachtet worden, daß die Schiffer die Abschnitte der Lebensmittelkarten, aus denen die Gültigkeitsdauer dieser Karten nicht ersichtlich ist, selbst abtrennen und einlösen. Dadurch werden vielfach Abschnitte schon verfallener Karten noch verwertet. Wie wir hören, ist hiergegen von seiten des Reichsernährungsministeriums eingeschritten und angeordnet, daß eine Abtrennung der Abschnitte durch die Schiffer selbst nicht gestattet ist, sondern nur durch die Verkaufsstellen. Zur Unterstützung dieser Verordnung soll nach Möglichkeit auf den einzelnen Abschnitten der Karte die Gültigkeitsdauer vermerkt werden. R.

Rhein-Weser-Elbe-Kanal. Die Abgeordneten Blank, Frhr. v. Wangenheim und Genossen richteten am 13. Mai in der verfassunggebenden preußischen Landesversammlung an die Regierung folgende kleine Anfrage: „Dem Vernehmen nach sind nicht nur die Vorarbeiten, sondern sogar die Bauarbeiten zur Weiterführung des Mittellandkanals von Misburg aus begonnen, ohne daß der preußischen Landesversammlung Gelegenheit gegeben wurde, zum Projekt Stellung zu nehmen. Durch dieses ungesetzliche Vorgehen ist in den beteiligten Gegenden große Beunruhigung hervorgerufen. Schnellste Klarstellung in der Linienführung ist erforderlich. Wann gedenkt die Preußische Staatsregierung dem ungesetzlichen Vorgehen ein Ende zu bereiten und die Landesversammlung zu befragen?"

Der Unterstaatssekretär im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Dr. Peters erwiderte hierauf am 3. Juni in der verfassunggebenden preußischen Landesversammlung u. a.: „Als die Frage an die Staatsregierung herantrat, ob nicht der Mittellandkanal eine hervorragende Arbeitsgelegenheit für die Reservisten und sonstigen Arbeitslosen darbieten würde, da hat sich die Staatsregierung entschlossen, das westliche Stück, das Stück zwischen Hannover und Peine, zunächst in Angriff zu nehmen deshalb, weil auf dieser Strecke die Linien für zwei von den in Frage kommenden Projekten, für die mittlere und südliche, zusammenfielen. Ausgeschaltet durch diese Inangriffnahme wurde die für die Nordlinie, aber auch nur für den westlichen Teil; im östlichen Teil deckt sich die Nordlinie im wesentlichen auch mit der Mittellinie. Es ist richtig, daß für diese Maßregeln eine gesetzliche Grundlage nicht vorhanden war; aber die Sachlage war eben eine solche, daß gegenüber der Not des Landes eingegriffen werden mußte; die Staatsregierung hat sich der Erwartung hingegeben und gibt sich auch heute noch der Hoffnung hin, daß ihr Vorgehen gutgeheißen werden wird, wenn demnächst die Gesetzesvorlage für den Mittellandkanal an den Landtag gelangt. Die Vorlage an den Landtag zu bringen, war im November v. J. selbstverständlich nicht möglich . . . Inzwischen sind die Projekte für diese Vorlage an den Landtag weiter bearbeitet worden, die Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen. Das ist erklärlich, wenn man bedenkt, welche außerordentlichen Interessen bei der Linienführung nach den verschiedenen Plänen in Frage kommen. Bekanntlich besteht außerdem die Vorschrift, daß derartige Projekte, ehe sie an den Landtag gebracht werden, den Wasserstraßenbeiräten vorgelegt werden müssen. Es haben sich auch benachbarte Staaten für die Linienführung interessiert. Sowohl die Hansestädte wie Braunschweig, Sachsen und Anhalt sind stark beteiligt. Sie haben gebeten, man möchte mit ihnen darüber verhandeln. Diese Verhandlungen werden eine ziemliche Zeit in Anspruch nehmen. Es ist aber zu hoffen, daß im Herbst dem Landtag eine Vorlage gemacht werden kann." (Vgl. „Handel und Gewerbe", Nr. 35.)

Weiterführung des Mittellandkanals ab Misburg. Wie in Erfahrung gebracht worden ist, wird im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine Denkschrift über die Weiterführung des Mittellandkanals ab Misburg ausgearbeitet. Die Denkschrift behandelt die Linienführung und ihre Wirkung auf den Eisenbahnverkehr und die Eisenbahnverbindungen. Vor Abgabe einer endgültigen Entscheidung über die Linienführung sollen sämtliche Interessenten gehört werden. Es ist beabsichtigt, dem Landtag zum Herbst eine Vorlage über den endgültigen Bau des Kanals zugehen zu lassen. R.

Schiffahrtsstraße Gera—Leipzig. Nachdem der Betrag für Anfertigung des Vorentwurfes im Anschluß an den Elster-Saale-Kanal von Behörden, wirtschaftlichen Korporationen und einzelnen Firmen fast vollständig gezeichnet worden ist, hat die Handelskammer von Gera beschlossen, der Firma Havestadt & Contag in Berlin den Auftrag zur Anfertigung zu erteilen. R.

Der Ludwig-Donau-Main-Kanal. In einigen nordbayerischen Blättern war dieser Tage in etwas alarmierender Form die Nachricht enthalten, daß der Ludwig-Donau-Main-Kanal nach Mitteilung von zuverlässiger Seite in Reichsbesitz übergegangen sei. Diese Tatsache konnte aber für niemanden etwas Neues bedeuten, der sich mit der neuen Reichsverfassung beschäftigt hatte, nach deren § 97 die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in Eigentum und Verwaltung des Reiches überzugehen haben. Daß der Ludwigs-Kanal eine dem allgemeinen Verkehr dienende Wasserstraße ist, bedurfte weder erst einer Untersuchung noch einer Feststellung.

Auch so weit sich die erwähnte Mitteilung mit der Ueberlegung befaßt, ob angesichts eines angeblich seit Jahren gereiften Millionenprojektes einer Wasserstraßenführung Nürnberg—(Schwabach—Roth) Ingolstadt mit der Uebernahme des Donau-Main-Kanals durch das Reich eine Hebung der Schiffahrt zu erwarten sei, kann sie nur schiefe Vorstellungen erwecken: einmal schweben für die Verbindung Nürnberg—Donau noch mehrere andere Linienführungen als die über Schwabach—Roth, z. B. die über Treuchtlingen—Steppberg nach Neuburg a. d. D., die über Amberg—Schwandorf, zum Teil den bisherigen Kanallauf benutzende nach Kelheim; daneben werden erörtert solche Main-Donau-Verbindungen, die, wie z. B. die von Schweinfurt oder die von Wernfeld abzweigende, Nürnberg nicht berühren wollen. Alle diese Projekte arbeiten mit Millionen und sind sämtlich im gleichen „Reifestadium": im Kanalbauamt des Verkehrsministeriums von einem Sachverständigenausschuß eingehend vorbearbeitet, werden sie in allernächster Zeit dem technischen Ausschuß des Main-Donau-Stromverbandes zur entscheidenden Begutachtung unterbreitet werden. Dann aber wird die Frage nach der Hebung der Schiffahrt auf dem Ludwigs-Kanal ganz unabhängig von der Uebernahme in Reichseigentum bleiben, da auf alle Fälle diejenige Kanalverbindung, die als die vorteilhafteste von den vorliegenden Plänen ausgeführt werden wird, ebenso selbstverständlich nicht mehr bayerischer, sondern der Reichsverwaltung unterstehen wird.

Viel eher als die Uebernahme auf das Reich nach § 97 der Verfassung muß zu Besorgnissen Anlaß geben der § 353 des Friedensvertrags, der den Ententestaaten das Recht einräumt, auch in der Frage der Rhein-Donau-Wasserstraße — um die es sich ja handelt — in innerdeutsche Angelegenheiten entscheidend hineinzureden. Die dazu vorgesehene Zentralkommission für Rheinschiffahrt ist in der Bildung begriffen, und Maßnahmen, die ihr ermöglichen sollen, sich über den Stand der bayerischen Vorarbeiten zu unterrichten, sind, wie wir bestimmt zu wissen glauben, schon vor Wochen eingeleitet worden. R.

Lage der Binnenschiffahrt auf der Oder im August 1919. Während die ersten beiden Wochen des Monats der Oderschiffahrt noch einigermaßen Beschäftigung brachten, ist die zweite Hälfte um so trauriger, so daß das Gesamtergebnis weit hinter dem der anderen Monate zurückbleibt. Um die Mitte des Monats traten die Grubenarbeiter im oberschlesischen Revier wieder einmal in den Ausstand und fast gleichzeitig begann das Wasser der Oder so stark abzufallen, daß die Tauchtiefe allmählich immer mehr heruntergesetzt wurde und vom 25. August ab nur noch mit einem Tiefgang von 0,98 m ab Kosel-Hafen abgeschwommen werden durfte.

Durch energisches Eingreifen der maßgebenden Behörden, durch Verfügung des Arbeitszwanges nahmen die Grubenarbeiter zwar nach Verlauf von etwa einer Woche die Arbeit allmählich wieder auf, eine Besserung der Lage für die Schiffahrt war aber nicht mehr möglich, denn bei der allgemeinen Kohlenknappheit mußten die geförderten Kohlenmengen schleunigst mit der Eisenbahn verschickt werden, um die Bestände an Eisenbahndienstkohlen wieder aufzufüllen, um die verschiedenen Elektrizitäts- und Gaswerke nicht zum Erliegen kommen zu lassen und schließlich um auch die Bunkerkohlenplätze wieder mit Kohlen zu versehen; denn nicht nur zahlreiche Dampfer der Binnenschiffahrt lagen aus Mangel an Kohlen still, auch die Seedampfer (in Stettin allein etwa 50) waren nicht in der Lage, aus unseren Häfen auszulaufen, da ihnen das nötige Betriebsmittel, die Bunkerkohle, fehlte.

So wirkte der oberschlesische Streik auch nachteilig auf den Bergverkehr der Binnenschiffahrt ein, indem die Zufuhr von Rohstoffen eine sehr bedauerliche und unerwünschte Unterbrechung, die sich besonders noch im September fühlbar machen wird, erfuhr. Nachstehende runde Zahlen geben ein Bild von der Haupttätigkeit der Oderschiffahrt im Talverkehr, dem Kohlentransport, in den ersten sechs Monaten der diesjährigen Schiffahrtsperiode und sprechen deutlich genug, wohin wir kommen werden, wenn nicht schleunigst und mit größter Energie die Arbeitslust wieder gehoben, die Arbeitsleistung gesteigert wird. Es wurden aus dem Waggon zum Kahn umgeschlagen in Kosel-Hafen im Monat

März . . .	rund	290 000 t
April . . .	„	250 000 t
Mai	„	300 000 t
Juni	„	220 000 t
Juli	„	190 000 t
August . . .	„	120 000 t

Der geringe Verbrauch des Kahnraumes in den oberen Häfen hatte naturgemäß die weitere Folge, daß sich immer mehr Schiffahrt auf der oberen Oder und bei Breslau ansammelte, daß der regelmäßige Kahnumlauf gestört wurde und infolgedessen gegen Ende des Monats schon in Stettin ein gewisser Mangel an Raum für die Bergladung eintrat, ein Zustand, der hoffentlich bis zum Eingang stärkerer Erzmengen wieder ausgeglichen ist.

Trotz des niedrigen Wasserstandes in der zweiten Hälfte des Monats wurden von keiner Stelle Störungen des Betriebes gemeldet; überall wurde fleißig abgeleichtert und so der geringe Talverkehr wenigstens noch glatt aufrecht erhalten. Nur bei der Einfahrt von der Oder in das Fürstenberger Hafengebiet trat wie schon öfter in den letzten Jahren leider auch diesmal wieder eine Versandung auf, die mit dem fortschreitenden Niedrigwasser naturgemäß immer mehr behindernd für die Schiffahrt wirkte. Am 20. August betrug dort die Fahrtiefe nur noch einen Meter, sodaß zahlreiche Talkähne, insbesondere die letzten tiefer beladenen

Fahrzeuge, die gerade noch Fürstenberg erreichen konnten und so ungehindert ihre Fahrt auf dem Oder-Spree-Kanal hätten fortsetzen können, zum Ableichtern auf der Oder und zum Zurückladen im Fürstenberger Hafengebiet gezwungen wurden. Ebenso erlitten zahlreiche Lebensmitteltransporte für Schlesien ab Hamburg hierdurch eine nicht unbeträchtliche Verzögerung. Abgesehen von der erheblichen Mehrbelastung, die der Schiffahrt durch die Ableichterkosten bei den heutigen hohen Löhnen erwachsen, ist es im Interesse der möglichst beschleunigten Beförderung der Waren dringend erforderlich, daß hier alsbald dauernde Abhilfe geschaffen wird. Denn mehr als je ist gerade jetzt die Schiffahrt berufen, die Eisenbahn zu unterstützen und in zahlreichen Transporten zu ersetzen, und jeder Tag Verzögerung schädigt nicht nur den Empfänger, sondern wirkt auch hemmend auf die schleunige Wiederaufnahme unseres Wirtschaftslebens.

Erztransporte. Der Reichs- und Staatskommissar Hörsing hat auf Veranlassung des Schiffer-Betriebsverbandes für die Oder eine Vereinbarung mit dem Handelsministerium und der Eisenbahndirektion Stettin dahingehend erzielt, daß für Erztransporte Eisenbahnwagen nur noch dann gestellt werden, wenn die Dienststelle der Schiffahrtsabteilung (Schiffsausgleich) den Bahnweg ausdrücklich hierfür freigibt. S.

Wiederschiffbarmachung des Oberpregels. Bau eines Stichkanals Insterburg—Groß-Bubainen. Die bereits in Ausführung begriffenen und die für Ostpreußen zu erstrebenden Schiffahrtsstraßen wurden am 14. August in Anwesenheit des Ministers der öffentlichen Arbeiten, Oeser, im Regierungsgebäude in Königsberg besprochen.

Als erster Punkt wurde die Wiederschiffbarmachung des Oberpregels besprochen. Oberbürgermeister Dr. Rosencrantz betonte, daß lediglich gewünscht wird, wieder den Zustand zu erhalten, der vor Entfernung der Bubainer Schleuse bestanden hat. Die Finanzverhältnisse müssen natürlich berücksichtigt werden und deshalb beschränkt sich der Wunsch Insterburgs auf die Wiederherstellung des Stichkanals Insterburg—Gaitzuhnen.

Der Präsident der Handelskammer in Insterburg, Stadtrat Otto Eichelbaum, schloß sich im Namen der Kammer diesem Wunsche an. Die Vollversammlung der Handelskammer habe einmütig dem Plane der Wiederschiffbarmachung zugestimmt und damit zum Ausdruck gebracht, daß nicht nur die Stadt Insterburg, sondern auch der ganze Bezirk der Handelskammer ein lebhaftes Interesse an dem Zustandekommen der Wasserstraße habe. Auch bei der Tragfähigkeit der Schiffe müsse Rücksicht auf die Finanzverhältnisse des Staates genommen werden. Es genüge vollkommen eine Tragfähigkeit von 300 t, so daß die Tragfähigkeit auf dem Pregel gleich wäre der auf dem masurischen Kanal.

Der Präsident der Landwirtschaftskammer Dr. Brandes bat im Namen der Landwirtschaftskammer den Herrn Minister dringend um Eintreten für die Wiederherstellung der Schiffahrtsstraße.

Nachdem von den Meliorationssachverständigen festgestellt wurde, daß die Kanalisierung keinen Einfluß auf die anliegenden Ländereien haben würde, ergriff der Minister das Wort und betonte ausdrücklich, daß die Staatsregierung durchaus geneigt sei, für Ostpreußen etwas Durchgreifendes zu tun. Am guten Willen soll es nicht fehlen. Insterburg habe einen Anspruch auf Wiederherstellung der Schiffahrtstraße und es ist in sicherer Aussicht, daß die Vorlage für den Bau eines Stichkanals Insterburg—Gaitzuhnen schon in den nächsten Etat der preußischen Landesversammlung eingestellt werde. Der Minister schloß seine Ausführungen mit dem nochmaligen Betonen, daß er für diese Schiffahrtsstraße eintreten werde.

Im Anschluß an die Besprechung in Königsberg fand am Sonnabend, den 16. d. M. früh eine Besichtigung der Strecke von Insterburg statt. Der Bauplan ist inzwischen noch insofern zugunsten Insterburgs geändert worden, als der Bau des Kanals nicht nur bis Gaitzuhnen, sondern bis Groß-Bubainen gehen soll.

Bei der Besichtigung wurde eine schnelle Bearbeitung des Projektes zugesagt und es besteht sichere Aussicht, daß die Vorlage noch zu dem nächsten Etat der preußischen Landesversammlung kommen wird. R.

Masurischer Schiffahrtskanal. Es ist die Befürchtung laut geworden, daß die Staatsregierung Arbeiten zum Bau neuer Verkehrswege in Ostpreußen neuerdings einstellen wolle. Diese Befürchtung trifft nicht zu. Die vor dem Kriege in Aussicht genommenen Arbeiten sollen planmäßig und mit möglichster Beschleunigung durchgeführt werden. R.

Die österreichische Binnenschiffahrt und der Friedensvertrag. Infolge der eingeleiteten Verhandlungen hat der Friedensvertrag auch hinsichtlich der Binnenschiffahrt einige Aenderungen erfahren. An der Verteilung der Binnenschiffe durch die von den Vereinigten Staaten zu bestimmenden Schiedsrichter wird festgehalten. Diese Schiedsrichter werden auch alle Streitfragen über das Eigentum an den Donauschiffen zu entscheiden haben. Provisorisch wird eine aus Vertretern Amerikas, Englands, Frankreichs und Italiens gebildete Kommission diese Schiffe verwalten. Die daraus erzielten Einnahmen werden nach den Verfügungen der Reparationskommission verwendet werden. Die Schiedsrichter werden über die Eigentumsrechte der Donauschiffahrtsgesellschaften und die ihnen für die abzutretenden Schiffe zu zahlenden Entschädigungen entscheiden. Die Bestimmung, daß die Entschädigungen den Anschaffungspreis nicht überschreiten dürfen, ist gestrichen. Auch sonst erhalten die Artikel über Häfen, Wasserstraßen und Eisenbahnen eine Reihe von Abänderungen in den Einzelheiten. Auf den Donau-Oder-Kanal wird dasselbe Regime wie auf den Rhein-Donau-Kanal angewendet werden. Der Wunsch, in den Kommissionen für die Elbe oder den Rhein eine Vertretung zu erhalten, wird abgelehnt. Die Frage, ob auch Drau, Save und Theiß dem internationalen Regime zu unterwerfen seien, wird einem späteren Zeitpunkt vorbehalten. H.

Uebertragung der Schiffahrtsangelegenheiten in Oesterreich an das Staatsamt für Verkehrswesen. Zufolge Vollzugsanweisung der Staatsregierung vom 1. Juli 1919, StGBl. Nr. 378, fallen ab 15. August 1919 die Angelegenheiten des Schiffahrtswesens in den Zuständigkeitsbereich des Staatsamtes für Verkehrswesen. Zur Behandlung dieser Angelegenheiten wird mit dem genannten Zeitpunkte am Staatsamte für Verkehrswesen eine eigene Revisionsgruppe errichtet, an deren Spitze Ministerialrat Doktor Viktor Ondraczek stehen wird. Die Revisionsgruppe wird die folgenden neuen Dienstesabteilungen umfassen: Departement 10 für tarifarische, verkehrspolitische und Frachtangelegenheiten der See- und Binnenschiffahrt; Departement 11 für gesetzgeberische Konzessions- und Vertragsangelegenheiten der Binnenschiffahrt; Departement 11a für alle Seeschiffahrts- und nautische Angelegenheiten und des Binnenschiffahrtsinspektorats. Die Amtsräume dieser Revisionsgruppe verbleiben mit Ausnahme des Binnenschiffahrtsinspektorats, das bereits in der Gauermanngasse 2 untergebracht ist, bis auf weiteres in dem Hause 1. Bezirk, Postgasse 8. Eingaben und Zuschriften in Schiffahrtssachen, welche der staatsamtlichen Kompetenz unterliegen, sind künftig an das Staatsamt für Verkehrswesen (Revisionsgruppe für Schiffahrtsangelegenheiten), Wien, 1. Bezirk, Postgasse 8, zu richten. R.

Schiffahrtskanal Prag—Pilsen—Neumarkt—Main—Rhein. In Pilsen soll ein westböhmischer Schiffahrtsverein gegründet werden, der sich mit der Schaffung dieses neuen Kanals befassen will. Die Anreger des Planes sind der Pardubitz-Preraurer Schiffahrtsverein und der Mährische Fluß- und Schiffahrtsverein. R.

Ausnutzung der Wasserkräfte des Rheins zwischen Straßburg und Basel. Im schweizerischen Nationalrat begründete Ingenieur Gelpke (Basel) in der Sitzung vom 19. Juni folgende Interpellation: „Ist der Bundesrat über die verhängnisvolle Tragweite einer von elsässischer Seite erneut mit Erfolg angeregten Kraftwerkverbauung des Oberrheins im Stromabschnitt Basel—Straßburg unterrichtet und welche Schritte gedenkt er zu tun, um der Schweiz die einzige bestehende unbeschränkt leistungsfähige, abgabenfreie und unverbaute Ausfallwasserstraße nach dem Meere zu erhalten?“

Der Artikel 358 des Friedensvertrages spricht Frankreich das Recht zu, dem Rhein auf der Strecke zwischen Basel und Straßburg Wasser für Bewässerungszwecke und Kraftwerke zu entnehmen. Für die Schweiz würde das die weittragende Folge haben, daß sie als einziger Handelsstaat Europas einer freien Wasserstraße zum Meere entbehren müßte. Gegenteilige Behauptungen sind leere Versprechungen, denn der Friedensvertrag enthält keine Bestimmungen über Verbesserung der Schiffahrt, wohl aber sind Tendenzen erkennbar, die Bestrebungen für Schiffahrt über Straßburg hinaus zu unterbinden. Auf der Strecke zwischen Schaffhausen und Basel sind künftige Einbauten der vielen Hindernisse wegen unerläßlich, unterhalb Basel ist der Strom jedoch natürlich schiffbar. Der Wasserweg von Basel zum Meere ist für die Schweizer Exportindustrie von allergrößter Bedeutung. Er würde in kurzer Zeit alle anderen Fahrwege schlagen. Für 28 bis 30 Millionen kann dieses Werk zustande gebracht werden. Gegen die Regulierung wird nun ein Kanalisationsprojekt zur Speisung eines elsässischen Kraftwerkes geltend gemacht, das den Rhein zu einem Kraftkanal umgestalten wird. Im Interesse der Rentabilität der Kraftwerke liegt es aber, daß möglichst wenig Einbauten für die Zwecke der Schiffahrt erstellt werden. Bei Kombination des Wasserweges von Straßburg nach Basel mit einem elsässischen Kraftkanal bestehen für die Schweiz nicht die geringsten Vorteile mehr. Den Strom durch einen Kraftkanal zu ersetzen, würde an Geld das Siebenfache der bloßen Regulierung und an Zeit ein Menschenalter beanspruchen. Auch in diesem Falle ist die Regulierung nicht zu umgehen. Die Frankreich eingeräumten Vorteile bereiten der Schiffahrt somit unlösbare Schwierigkeiten. Der völkerrechtliche Grundsatz der freien Rheinschiffahrt wird durch den Artikel 358 des Friedensvertrages umgestoßen und die Schiffahrt der Schweiz unter Polizeikontrolle Straßburgs gestellt. Wenn schweizerischerseits alles für die Entwicklung der Schiffahrt bis nach Basel eingesetzt wird, kann diesen Absichten noch begegnet werden. Hauptsache ist, die Kräfte zu konzentrieren und den flutenden Verkehr so stark als möglich zu gestalten, bis von der Verbauung des Rheins nicht mehr die Rede sein kann. Zu der internationalen Schiffahrtskommission ist die Schweiz, obwohl sie auf diesem Gebiete Pionierarbeit geleistet hat, nicht herbeigezogen worden, weshalb man sich auf Ueberraschungen gefaßt machen muß. Auf die Sitzung der Schiffahrtskommission hin sollte die Schweiz in einem Memorial ihre Forderungen in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht aufstellen.“ Der Interpellant ging hierauf auf die einzelnen Punkte ein, die im vorgeschlagenen Memorial festgelegt werden sollen.

Bundespräsident Ador erklärt sein Einverständnis mit den vorgebrachten Forderungen und glaubt, der Interpellant vermöchte

die Interpellation ebensogut zu beantworten wie der Bundesrat. In der internationalen Kommission, die in Straßburg über die Rheinregulierung verhandeln wird, ist die Schweiz durch zwei Abgeordnete vertreten. Die Instruktionen dieser Delegierten enthalten die Forderungen der Schweiz in bezug auf die Rheinschiffahrt und es ist darauf Bedacht genommen worden, daß diese Forderungen mit allem Nachdruck geltend gemacht werden. Der Bundesrat wird diese wichtige Frage nicht aus den Augen verlieren. Der Bundespräsident gab die Zusicherung, daß die Forderung der freien, unverbauten Wasserverbindung der Schweiz mit dem Meere nicht fallen gelassen werden wird. (Schweizerische Wasserwirtschaft, N. 19/20, 1919.) R.

Schiffahrtsfragen in Elsaß-Lothringen. Vor kurzem wurde in Straßburg ein Kongreß für Binnenschiffahrt abgehalten. Der Bericht über den Rhein-Marne-Kanal wurde durch den Direktor der Rheinschiffahrt Cottin abgestattet. Es wurde mitgeteilt, daß die Regierung beschlossen hat, die Schleuse zu verdoppeln und die engen Durchgänge zu erweitern, wodurch man hofft, den Verkehr bis auf sieben Millionen Tonnen jährlich ausdehnen zu können. Es wurde weiter mitgeteilt, daß der Entwurf zur Verwendung der Wasserkraft des Rheins demnächst verwirklicht werden wird. Frankreich ist bereit, der Schweiz das Mitbestimmungsrecht in den Rheinfragen zuzugestehen. R.

Die Rhone als Schiffahrtsweg. Für den großen Plan, die mit reißenden Strömungen angefüllte Rhone in ein schiffbares Fahrwasser zu verwandeln und gleichzeitig die Wasserkraft dieses Flusses in umfangreicher Weise zur Erzeugung elektrischer Kraft auszunutzen, sind jetzt seitens der französischen Regierung die vorbereitenden Maßregeln zur Verwirklichung getroffen worden. Nach einer Auslassung des Unterstaatssekretärs im Ministerium für öffentliche Arbeiten, Cels, ist der Plan bereits vor einem Monat vom Finanzministerium gut geheißen worden und wird demnächst der Deputiertenkammer zugehen. Die an der Rhone auszuführenden Arbeiten werden dem Plane nach 12 Jahre in Anspruch nehmen und 2½ Milliarden kosten. Nach der Schiffbarmachung können Schiffe von 1200 Tonnen ohne Umladung von Genf nach Marseille fahren. Mit Hilfe der zu erbauenden riesigen Kraftstationen wird sich eine so bedeutende Menge Kraft produzieren lassen, daß allein nach Paris 200 000 Kilowatt geliefert werden können. Die Arbeiten zur Umwandlung der Rhone erstrecken sich gleichzeitig auf Einrichtungen für Bewässerung. Eine Gesellschaft, die in den interessierten Departements gestiftet werden soll, wird die Konzession erhalten. Ihr Kapital soll 200 Millionen Franken betragen, während für die restierenden 2 Milliarden 300 Millionen Obligationen ausgestellt werden sollen. M.

Der Ausbau der Wasserstraßen in Amerika. Dem Kongreß ist ein Gesetzentwurf über den Ausbau der staatlichen Wasserstraßen zugegangen, für den 500 Millionen Dollar gefordert werden. Der Entwurf sieht u. a. eine Vertiefung des Hudson-Flusses in seinem unteren Laufe, eine Korrektion der Mississippi, Missouri, Ohio, Illinois, Beaver und Mahoning-Flüsse und den Ankauf und Ausbau von Kanälen vor. R.

Der Reichsverband der deutschen Industrie zum Reichsnotopfer. Der Reichsverband der deutschen Industrie, der bereits zu den Entwürfen der abschließenden Kriegssteuergesetzgebung Stellung genommen und seine Anträge den zuständigen Ausschüssen der Nationalversammlung in mehreren Eingaben unterbreitet hat, hat nunmehr zum Gesetzentwurf über das Reichsnotopfer folgendes Telegramm an den Reichsfinanzminister und den Präsidenten der Nationalversammlung gerichtet:

„Der Reichsverband der deutschen Industrie hat in seiner Steuerausschusssitzung sich bemüht, die Vorlagen für das Reichsnotopfer und die übrigen vorliegenden Steuergesetze durchzuarbeiten. Es hat sich die völlige Unmöglichkeit herausgestellt, ohne Kenntnis des Reichseinkommensteuergesetzes und der Reichsabgabenordnung die Tragweite des Reichsnotopfers für die gesamte Wirtschaft sowohl wie für die Industrie im besonderen zu beurteilen und nutzbringende Vorschläge zu machen. Aber auch abgesehen hiervon sind in den Beratungen wegen des Verhältnisses zu den Bestimmungen des Friedensvertrages die schwerstwiegenden Bedenken erhoben worden, die durch § 52 des Entwurfs nicht beseitigt werden und deren Mitteilung wir uns hier aus naheliegenden Gründen enthalten. Wir müssen im Namen der deutschen Industrie Einspruch gegen die übermäßige und jede sachliche Arbeit ausschließende Beschleunigung erheben, da hierdurch eine berechtigte Berücksichtigung aller in Frage kommenden Interessen und namentlich auch derjenigen der Arbeitnehmer unmöglich gemacht wird. Wir verlangen daher ausreichende Zeit zur eingehenden Durchberatung der für den Wiederaufbau unseres Wirtschaftslebens so wichtigen Gesetze durch Aufschub der endgültigen Beratungen bis zum Herbst.“ R.

Errichtung einer Auskunftsstelle des Hansa-Bundes für die Auslegung der Friedensbestimmungen. Durch den Friedensvertrag, namentlich durch die wirtschaftlichen Bestimmungen in Teil 10 werden die Handelsbeziehungen der deutschen Staatsangehörigen mit denen des feindlichen Auslandes insofern in andere Bahnen gelenkt, als die Abwicklung der vor dem Kriege noch schwebenden Verträge nicht mehr von Person zu Person, sondern vielfach von Staat zu Staat erfolgen soll. Dies zeigt sich namentlich in der Einrichtung der in Artikel 296 vorgesehenen Prüfungs- und Ausgleichsämter, welche an Stelle der ordentlichen Gerichte des einen oder anderen Staates die Regulierung der vor dem Kriege noch nicht abgewickelten Handelsbeziehungen vornehmen sollen. Zahlreiche Einzelbestimmungen über Verträge, Verjährung, Urteile über Börsengeschäfte, Verpfändung, Seeversicherungen, Feuerversicherungen, Lebensversicherungen, gewerbliches Eigentum usw. greifen tief in das bisherige Rechtsleben und in die bisherigen Gepflogenheiten des kaufmännischen Verkehrs ein. Es muß daher als wichtige Aufgabe erscheinen, die Oeffentlichkeit über diese Frage zu orientieren.

Aus diesen Erwägungen heraus hat sich der Hansa-Bund für Gewerbe, Handel und Industrie zur Einrichtung einer Auskunftsstelle für die Auslegung der Friedensvertragsbestimmungen entschlossen. Die Auskunftsstelle soll nicht zu einem gewerbsmäßigen Unternehmen ausgestaltet werden, sondern ihre Tätigkeit in der allgemeinen Aufklärung durch die Presse und Herausgabe von gemeinverständlichen Kommentaren erblicken. Insbesondere will die Auskunftsstelle Mitgliedern des Hansa-Bundes wie auch Außenstehenden spezielle Auskünfte und Aufklärungen auf einzelne Anfragen erteilen und gegebenenfalls den richtigen Weg weisen, auf dem sie ihre Anspruche verfolgen müssen. Die Wahrung der allgemeinen Interessen von Gewerbe, Handel und Industrie den zuständigen amtlichen Stellen, namentlich den Prüfungs- und Ausgleichsämtern gegenüber, wird in das Tätigkeitsgebiet der Auskunftsstelle hineinbezogen werden. Nicht in Frage kommt eine Vertretung der Einzelfälle der Interessenten vor den Behörden oder Prüfungs- und Ausgleichsämtern, die nach wie vor Sache der berufenen Rechtsvertreter bleiben muß.

Die Auskünfte werden für Mitglieder des Hansa-Bundes unter Ersatz entstehender Unkosten gebührenfrei erfolgen. R.

Schiffahrtsabgaben auf den märkischen Wasserstraßen. Auf Grund einer von Interessenten des Zentral-Vereins eingereichten Beschwerde betreffs Benachteiligung der Finowkähne gegenüber den anderen den Großschiffahrtsweg benutzenden Fahrzeugen durch Entrichtung der höheren Abgabe auf dem Großschiffahrtsweg und bei der Schleuse in Plötzensee ist der Geschäftsführer des Zentral-Vereins beim Minister der öffentlichen Arbeiten vorstellig geworden und erhielt unter dem 11. September folgende Antwort:

Die Schiffahrtsverhältnisse auf dem in Frage kommenden Teile der alten Havel-Oder-Wasserstraße zwischen Pinnow und Malz — nämlich auf dem Oranienburger Kanal zwischen Pinnow und Sachsenhausen, auf der Friedrichstaler Havel und dem Malzer Kanal — sind nicht so schlecht, daß die Finowkahnschiffer dadurch genötigt wären, den Großschiffahrtsweg über Lehnitz zu benutzen. Von den ständig jene Strecken befahrenden Schiffern sind bis jetzt auch keine Klagen über deren Beschaffenheit erhoben worden.

Die Fahrt durch jene alte Wasserstraße ist allerdings nicht so bequem wie durch die neue, den Hohenzollernkanal. Sie ist nicht nur 4 km länger, sondern bietet auch weniger Schleppgelegenheit und hat drei Schleusen: Pinnow, Sachsenhausen und Malz zu überwinden; das ist mehr als die entsprechende Strecke des Hohenzollernkanals mit der einen Schleuse Lehnitz. Während ferner den Schiffern beim Durchfahren der Schleuse Lehnitz Hilfe geleistet wird, müssen sie die Schleusen Pinnow, Sachsenhausen und Malz, wo keine Schleusenarbeiter mehr gehalten werden, selbst bedienen, so daß sie auch dadurch mehr Zeit verlieren. Dazu kommt, daß auch Finowkähne im Großschiffahrtswege mit größerem Tiefgang fahren, also mehr Ladung einnehmen können, als in der alten Oder-Havel-Wasserstraße. Diese Umstände sind es, die viele Besitzer oder Führer finowmäßiger Fahrzeuge veranlassen, jene alte Schiffahrtsstraße zwischen Pinnow und Malz zu vermeiden und den neuen Großschiffahrtsweg über Lehnitz zu benutzen. Dessen Vorteile genießen sie aber nicht nur in der Lehnitzer Schleusenhaltung, sondern auch in derjenigen der Schleusen zu Plötzensee und Spandau. Sie werden deshalb mit Recht zu den höheren Abgaben nicht nur an der Schleuse Lehnitz, sondern auch den Schleusen zu Plötzensee oder Spandau herangezogen. Daran muß um so mehr festgehalten werden, als sonst ein zu großer Ausfall an Abgaben für den Großschiffahrtsweg eintreten würde.

Daß Fahrzeuge, welche die Ost-Oderschleuse bei Hohensaathen benutzen, bei ihrer Fahrt über den Finowkanal fünfmal Abgaben entrichten müßten, ist irrig. Es ist im Durchgangsverkehr in solchem Falle lediglich an folgenden vier Hebestellen zu bezahlen: Hohensaathen (Ortsschleuse), Eberswalde, Pinnow und Spandau oder Plötzensee. Es bedeutet eine Begünstigung der Kleinschiffahrt, daß sie trotz Umfahrung der Hebestelle Liebenwalde in diesem Falle den Zuschlag für die Umfahrung nicht zu zahlen hat. (Siehe Ausnahmebestimmung III Abs. 2 zum Absatz c des Tarifes für die Schiffahrt- und Flößereiabgaben auf den Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder.) Nur wenn ein Schiff aus besonderem Grunde im Zwischenverkehr die Schleusung in Liebenwalde beansprucht, wird hier eine weitere Abgabe fällig. Das ist schon deshalb als gerechtfertigt anzusehen, weil im Zwischenverkehr mit dem Absetzen oder

Einnehmen von Ladung in der Regel auch Verdienst verbunden sein wird.

Zur Abänderung der Tarifbestimmungen liegt hiernach kein Anlaß vor. gez. Oeser.

Tarifverträge im Schiffahrtsgewerbe. Zwischen dem Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt und den Organisationen der kaufmännischen Angestellten ist am 27. Juni 1919 für den Wirtschaftsbereich Hamburg-Harburg-Altona ein Tarifvertrag abgeschlossen worden. Er regelt zunächst die Errichtung von Angestelltenausschüssen und setzt dann die Arbeitszeit auf 46 Wochenstunden und zwei Sonntagsstunden fest. Sonnabends ist in der Regel Frühschluß um 3 Uhr mit durchgehender Arbeitszeit. Ueberstunden werden mit 1 % des Monatsgehalts, mindestens mit drei Mark, bezahlt, Sonntagsmehrstunden über zwei ebenso. Die Angestellten haben Anspruch auf Ferien: sechs Tage nach ½ Jahr, dann 12 Tage, nach vier Jahren 18 und nach 20 Jahren 24 Werktage. Auf die Wettbewerbsabrede ist in jeder Form verzichtet. Kündigung und Entlassung richten sich nach gesetzlicher Vorschrift. Die Gehälter sind in drei Klassen eingeteilt: Angestellte für mechanische und einfache Arbeiten, Angestellte mit selbständiger Tätigkeit und solche mit verantwortlicher Tätigkeit. Sie betragen im ersten Falle nach der Lehrzeit bis zum vollendeten 20. Lebensjahre 250 M, dann 300 M, über 24 Jahre 400 M, im zweiten Falle 325—390—500 M, im letzten 450 bis 600 M nach dem 24. Lebensjahre. Bei der Einreihung in die Gehaltsklassen findet unter Umständen eine Mitwirkung des Angestelltenausschusses statt. Weibliche Angestellte erhalten bei gleichwertiger Tätigkeit und Ausbildung die gleichen Sätze, jedoch beträgt bei Telephonistinnen, Stenotypistinnen und Ferndruckbeamtinnen über 24 Jahre das Mindestgehalt 350 anstatt 400 M. Lehrlinge müssen auf schriftlichen Vertrag bis zu drei Jahren angenommen werden, ihre Zahl beträgt einen, zwei und drei bei sechs bzw. zehn bzw. 20 Angestellten und dann für je zehn einen mehr. Sie erhalten in den drei Jahren 50 bzw. 75 bzw. 125 M Monatsgehalt (gleichviel, welchen Geschlechts), und es stehen ihnen 12 Werktage Ferien zu. Streitigkeiten werden durch ein Schiedsgericht entschieden. Der Vertrag läuft bis zum 31. Dezember 1919.

Für die Binnenschiffahrt Gruppe: Westdeutsche Kanäle liegt der Vertrag vom 6. Juni, abgeschlossen zwischen Arbeitgeberverband und Transportarbeiter- bzw. Maschinistenverband, vor. Die Wochenlöhne betragen für Kapitäne 105 M, Schiffsführer, Motorbootsführer und Steuerleute 90 M, Matrosen 78 M, Schiffsjungen im 1. bis 3. Jahre 40 bzw. 45 bzw. 55 M, Maschinisten 105 M, Heizer 88 M. Bei Fahrten nach dem Rhein ab Häfen des Rhein-Herne-Kanals werden Rheinlöhne bezahlt. Die Bemannungsziffer richtet sich nach den Verordnungen, Lotsen gehören nicht zur Bemannung. Bei geringerer Zahl wird der überschüssige Lohn aufgeteilt. Besondere Arbeiten werden entschädigt, beim Ueberladen (nicht Leichtern), sowie auf anderen Fahrzeugen eine Mark für die Stunde, Havariearbeit innerhalb der Arbeitszeit ebenso, außerhalb der Arbeitszeit fünf Mark für die Stunde. Arbeit der Hafenarbeiter darf nicht verlangt werden. Kesselreinigung und Reparatur kostet bei Wolfreinigen zehn Mark, für Feuerbrückenmauern drei Mark. Die Arbeitszeit beim Liegen ist die ortsübliche bei 11stündiger Tageszeit mit 2½ Stunden Pause. Es wird bei der Fahrt eine zehnstündige Nachtruhe für Schiffsmannschaften und eine neunstündige für Maschinenpersonal zwischen 6 Uhr abends und 8 Uhr morgens gewährt. In jeden Monat fallen zwei freie Sonntage, Ostern, Pfingsten und Weihnachten sind beide Tage frei. Pausen, Ueber- und Sonntagsarbeit werden mit 1,50 M, an Maschine und Kessel mit 2 M vergütet. Wachen an freien Sonntagen werden mit 16 M vergütet. Schiffsjungen erhalten für Ueberstunden 1 M, Sonntags 1,50 M. Für Küstenfahrt werden an Kapitän, Schiffsführer und Maschinist nach Borkum 20 M, nach Norderney 25 M vergütet, dem anderen Personal 5 M weniger. Die Effekten sind bei der ersten Gruppe mit 2500 M, bei den anderen Mannschaften mit 2000 M zu versichern. Die Kündigung ist vierwöchentlich, beim übrigen Deck- und Maschinenpersonal 7tägig. Für Hafenboote gelten einige besondere Bestimmungen. Der Vertrag läuft vom 1. Juni bis 31. Oktober 1919.

Für das Maschinenpersonal der Rheinschiffe liegt ein Vertrag vom 8. April 1919 vor, der bis 30. September läuft. Der Lohn beträgt für erste, Hafenboots- und Kranmaschinisten 115 M, für zweite Maschinisten 100 M, für dritte Maschinisten 95 M, Heizer- und Menageleute 90 M. Die Nachtruhe ist auf neun Stunden vom April bis September, 10 Stunden in den anderen Monaten festgesetzt. Ueberstunden werden mit 2 M, Nachtarbeit mit 3 M vergütet, notwendige Sonntagsarbeit mit 3 M. Hafenboote unterliegen einigen besonderen Bestimmungen. Erste Maschinisten haben sechs Wochen Kündigung vor Monatsschluß, das andere Personal sieben Tage. Für Auslandsfahrten sind Valutavergütungen festgelegt, nach Holland erhält der Mann pro Tag 4,25 M seines Lohnes in Guldenwährung (fl. 2,50) zum Kurse von 1,70 M, nach Elsaß-Lothringen 2,40 M. in Frankenwährung (Fr. 3.—) zum Kurse von 0,80 M, ebenso nach Belgien.
H.

Die neue Hochschule für Verkehrswesen in Düsseldorf. Die seit 1914 bestehende Hochschule für Hotelwesen in Düsseldorf wird am 1. Oktober d. J. eine besondere Abteilung für Verkehrswesen ins Leben rufen, die in erster Linie die Kenntnis der wichtigsten Tatsachen des Weltverkehrs vermitteln, daneben aber auch das wissenschaftlich-theoretische Verständnis für die Gesetze, die dem Verkehrsleben zugrunde liegen, entwickeln soll. Die Fülle der Aufgaben einer solchen neuen Hochschule für Verkehrswesen, die sich ihr Tätigkeitsfeld in der Hauptsache erst völlig neu schaffen muß und sich dabei allen zutage tretenden Bedürfnissen anzupassen vermag, ist geradezu unabsehbar.

Man rechnet daher auch darauf, daß die großen deutschen Verkehrsorganisationen, wie die Reedereien und Werften, die Binnenschiffahrtsverbände, der Bund deutscher Verkehrsvereine, die Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltungen, die Kleinbahndirektionen, die neuen Luftverkehrsunternehmungen usw. usw., nach Kräften die Hochschule unterstützen werden. Dabei gibt sich Düsseldorfer Hochschule der Hoffnung hin, daß die aus ihr hervorgehenden Studierenden im künftigen Wirtschaftsleben von den großen Verkehrsorganisationen mit besonderer Vorliebe für die oberen Beamtenstellen gesucht und sich als besonders tüchtige und kenntnisreiche Männer mit gediegener wissenschaftlicher Einsicht und weitem Blick bewähren werden.

Nicht nur der Ausbildung solcher Beamten für spezielle Verkehrsunternehmungen jeglicher Art soll aber die Düsseldorfer Hochschule für Hotel- und Verkehrswesen gewidmet sein, sondern sie hofft auch dem künftigen Kaufmann, insbesondere dem Großkaufmann mit überseeischen Interessen, dem Exportkaufmann, dem Fabrikanten und Industriellen, der seinen Gesichtskreis nicht nur auf die engste Heimat einstellt, eine wertvolle Weitung des Gesichtsfeldes zu vermitteln. Wenn jetzt unser zusammengebrochenes Vaterland überhaupt wieder zu wirtschaftlichem Aufstieg und zu bescheidenem Glück und Ansehen gelangen soll, so muß die Wiedergeburt abermals mit dem Schul- und Hochschulbetrieb ihren Anfang nehmen. — Das Wintersemester beginnt am 15. Oktober; Vorlesungsverzeichnisse versendet das Sekretariat.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt ist seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. Nr. 17 der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt") als Mitglied neu beigetreten:

Schild, Karl, Schiffseigner, Köben b. Steinau a. O.

Aus verwandten Vereinen

Gründung eines Verbandes der Mosel- und Saarschiffer. Am 21. Juli fand in Zweibrücken eine stark besuchte Versammlung der Schiffer von Mosel und Saar statt zum Zwecke der Gründung eines eigenen Verbandes. Schiffer Thugutt (Trier) teilte bei Eröffnung der Versammlung mit, daß bereits über 100 Mitglieder für den Verband gewonnen wären. Der Vorsitzende des Vereins für Mosel- und Saarkanalisierung, Regierungsbaumeister Kaurisch, sprach über die Notwendigkeit der Gründung des Verbandes, wobei er auf die mißliche Lage der Saar- und Moselschiffer hinwies, von deren Flotte zu Beginn des Krieges 104 Schiffe beschlagnahmt wurden. Dieser stattliche Schiffspark müsse heute als endgültig verloren angesehen werden. Nach dem Friedensvertrag wird das ganze in der Hand der Alliierten befindliche deutsche Privatvermögen als einheitliche Teilungsmasse behandelt, aus der in konkursähnlichem Verfahren die alliierten Ansprüche auf Kriegsentschädigungen befriedigt werden sollen. Unter diesen Umständen verbleibt den Saar- und Moselschiffern einzig der moralische Anspruch, den sie auf Grund der besonderen vorliegenden Verhältnisse an das Deutsche Reich haben. Diesen Anspruch muß der Verband im Namen der beteiligten Schiffer derart rechtlich erheben, daß ihnen in der gleichen Weise ihr Recht wird wie den Großreedern, die mit einundeinhalb Milliarden entschädigt wurden. Mit einer Entschädigung an Geld ist den Schiffern jedoch nicht gedient, sie brauchen Schiffe, und es muß die Sorge des Verbandes sein, daß leistungsfähige Schiffsbauanstalten zu Trier, zu Saarburg und an anderen Orten entstehen, ferner daß die Schiffbarmachung der Mosel und der Saar nicht mehr weiter hinausgeschoben wird. Nur so kommt wieder Leben auf unsere heute verwaisten Flüsse und damit Verdienst und Zufriedenheit in unsere Schifferfamilien, die so hart in diesem Kriege geprüft wurden.

Es folgte darauf die Verlesung der Satzungen des Verbandes. Danach bezweckt der Verband die Förderung der Mosel- und Saarschiffahrt, die Vertretung der Mosel- und Saarschiffer in allen gewerblichen und Standesangelegenheiten, besonders die Erlangung der vollen Entschädigung für Schiffsverluste, die die Schiffer im Kriege erlitten haben. Als Aufnahmegebühr sollen nach den Satzungen für die Mitglieder fünf Mark als Jahresbeitrag gelten. Die Satzungen wurden von der Versammlung

einstimmig angenommen, ebenso erfolgte auch die Wahl der von dem Versammlungsleiter vorgeschlagenen Mitglieder des Vorstandes, der sich wie folgt zusammensetzt: Vorsitzender Karl Thugutt (Trier), 2. Vorsitzender Heinrich Houssen (Lück-Saarburg), Beisitzer Nik. Erang (Trier), Nik. Welsch (Oberbillig), Nik. Hohenbild (Trier), Pet. Thein (Wasserliesch), Joh. Kutt (Saarburg), Matth. Lordt (Nußbaum-Saarburg) und Pet. Madert (Saarburg), Schriftführer Mich. Müllenbach (Trier), Kassierer Pet. Föhr (Trier). In den Beirat wurden gewählt: Regierungsbaumeister Kaurisch (Trier), Brauereibesitzer Mohr (Trier), Rendant Mungengast (Saarburg) und Werftinspektor Hausen (Saarburg).

Auf Vorschlag des Regierungsbaumeisters Kaurisch wurde der Vorstand ermächtigt, durch eine Delegation beim Regierungspräsidenten in Trier wegen der Zahlung der Entschädigung für die beschlagnahmten Schiffe vorstellig zu werden und falls dort eine befriedigende Auskunft nicht erteilt werde, durch eine weitere Delegation in Berlin bei der Reichsregierung vorstellig zu werden.

R.

Gründung des Oderbundes. Wie uns mitgeteilt wird, fand am 1. August in Frankfurt a. O. die Gründung des Oderbundes zur gemeinsamen Vertretung der an der Oder interessierten Städte, Handels- und Schiffahrtsvereinigungen statt. Von diesem Zusammenschluß sollen bei den Verhandlungen mit den Staats- und Reichsbehörden und mit der Oderkommission die gemeinsamen Interessen in geeigneter und wirksamer Weise vertreten werden. Die wirtschaftlichen Bestrebungen der schon vorhandenen Vereinigungen, insbesondere des Schlesischen Provinzialvereins für Fluß- und Kanalschiffahrt und des Pommerschen Binnenschiffahrtsvereins sollen nicht beeinträchtigt werden. Die Organisation soll aber nicht nur die Schiffahrt, sondern auch die Städte und den Handel umfassen, um einen Einfluß auf die zukünftige Gestaltung der Verhältnisse der Oder, ihrer Nebenflüsse und Kanäle zu erlangen. Der Vorstand soll aus 9 Mitgliedern bestehen, von denen je 3 den drei an der Oder liegenden Provinzen: Schlesien, Brandenburg und Pommern angehören sollen und von diesen drei provinziellen Vertretern wird einer der städtischen Verwaltung, ein zweiter den Handelsvertretungen und der dritte den Schiffahrtsvertretungen entnommen werden. Den Vorsitz im Vorstand soll Herr Oberbürgermeister Dr. Trautmann-Frankfurt a. O. führen. Zwecks Leistung gemeinsamer Arbeit bei der endgültigen Gründung wurde ein vorläufiger Arbeitsausschuß gewählt, bestehend aus den Herren Direktor Graetz, Breslau, als Vertreter der schlesischen Interessen, Stadtbaurat Fabricius, Stettin, als Vertreter der pommerschen Interessen, Schiffahrtsdirektor Knorr, Fürstenberg a. O., als Vertreter der märkischen Interessen, und Oberbürgermeister Dr. Trautmann, Frankfurt a. O. Als erste wichtige Aufgabe des Oderbundes wurde allgemein anerkannt, bei den Reichs- und Staatsbehörden dahin zu wirken, daß die Vertreter Preußens in der internationalen Oderkommission nicht nur aus Regierungskreisen gewählt werden, sondern daß zwei oder mindestens einer dieser Vertreter vom Oderbund aus den Kreisen der Schiffahrt und des Handels gewählt werden sollen.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt, Schiff- und Wasserbau

Benz & Cie., Rheinische Automobil- und Motoren-Fabrik A.-G., Mannheim. Die Abschreibungen für 1918 betrugen 3 969 505 M, der Reingewinn 6 484 947 M, die Dividende 8 % von 22 000 000 M.

Julius Berger, Tiefbau-A.-G., Berlin. Die Prokura des Max Israelski ist erloschen.

Brinker Hafengesellschaft m. b. H., Hannover. Paul Pangratz ist nicht mehr Geschäftsführer; als solcher ist Paul Hofmann bestellt.

Daimler-Motorengesellschaft, Stuttgart-Untertürkheim. Die Prokura des Dr. Henry Simonis ist in Beziehung auf die Hauptniederlassung erloschen.

Deutsche Schiffspfandbriefbank A.-G., Berlin. Die Satzung wurde am 14. Juni dahin geändert, daß bis zur Hälfte des eingezahlten Grundkapitals auch die Annahme von Verzinsungsgeldern betrieben werden kann.

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft A.-G., Flensburg. Den Oberingenieuren Johannes Petersen, Otto Bauer, Oskar Haensgen, Owe Lempelius ist Prokura erteilt.

Emanuel Friedlaender & Comp., Berlin. Die Zweigniederlassung Gleiwitz ist zur Hauptniederlassung erhoben.

Hannoversche Umschlags- und Lagerhaus-Gesellschaft m. b. H., Hannover. Rudolf Tussing ist als Geschäftsführer ausgeschieden, Walter Mehring ist als solcher bestellt.

Kanal- und Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H., Oberhausen. Der Sitz der Gesellschaft ist nach Linden bei Hannover verlegt.

J. W. Klawitter, Danzig. Je zwei der Prokuristen Wulff Schwerdtfeger, Willy Lotzin, Ernst Lotsch, Alfred Schmidt und Wilhelm Böhme dürfen die Firma gemeinsam zeichnen.

Johann Knipscheer, Duisburg-Ruhrort. An Johann Knipscheer jun. und Heinrich Friele ist Gesamtprokura erteilt.

Mainzer Schleppverein G. m. b. H., Mainz. An Stelle von Philipp Brien ist Schiffsagent Bernhard Boßmann Geschäftsführer geworden.

Müggenburg & Wilke, Stettin. Inhaber ist jetzt Daniel Löbenstein, Forderungen und Verbindlichkeiten sind nicht übernommen.

Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus-A.-G., Münster i. W. An Karl Haupt und Hugo vom Ende in Hamm, Richard Matthey und Rudolf Jäger in Hannover ist Gesamtprokura erteilt, die Prokura des Theodor Kölven ist erloschen.

Wm. H. Müller & Co., G. m. b. H., Emden. In Hamburg und Bremen wurden Zweigniederlassungen eingetragen.

Moseldampfschiffahrts-A.-G., Koblenz. Die Einnahmen des Jahres 1918 reichten dazu aus, um 5700 M Verlustvortrag aus 1917, 125 291 M Betriebsunkosten und 12 110 M Abschreibungen zu decken.

Motor-Schiffahrts-Gesellschaft m. b. H., Nürnberg. Für Johann Engelbrecht ist der Fabrikbesitzer Otto Hammerbacher zum Geschäftsführer bestellt.

Odin Deutsche Schiffshebungsgesellschaft m. b. H., Berlin. An Wilhelm Randhahn ist Prokura erteilt, die des Adolph Stucker ist erloschen.

C. Pape, G. m. b. H., Bodenwerder. Dem Oberingenieur Friedrich Schrage ist Prokura erteilt.

Pommern-Werft, G. m. b. H., Berlin. In Swinemünde wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Gebr. Röchling, Duisburg. Marie Vopelius geb. Röchling ist durch Tod aus der Gesellschaft ausgeschieden.

Gebr. Röchling, Saarbrücken. In Berlin ist eine Zweigniederlassung eingetragen worden.

Ruhrorter Hafenfährgesellschaft m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Beigeordneter Preziger und Kaufmann Wilhelm Hanesen sind zu Geschäftsführern bestellt, Dr. Kind und Dr. Scholten sind als solche ausgeschieden.

Sächsisch-Bömische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Dresden. Fabrikant Dr. Wilhelm Bornemann und Prokurist Richard Lederer, beide in Außig, sind in den Aufsichtsrat gewählt worden.

Schiffahrts-Gesellschaft Theilemeier & Co., G. m. b. H., Oberhausen. Louis Schwarz ist nicht mehr Geschäftsführer, Wilhelm Lütkemeier, bisher Prokurist, ist als solcher bestellt, die Prokura des Walter Schwarz ist erloschen.

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, G. m. b. H., Lehe. Die Prokura des Gustav Stolterfoth ist erloschen, an Oberingenieur Wilhelm Blanke ist Prokura erteilt, Prokurist Friedrich Janssen ist zum zweiten Geschäftsführer bestellt.

Schiffs- und Maschinenbau-A.-G., Mannheim. Die Gesellschaft verzeichnete für 1918 nach 230 302 M Abschreibungen 85 355 M Reingewinn. Sie zahlte daraus auf 100 000 M Vorzugsaktien für die Jahre 1915 bis 1917 je 6 % und für 1918 8 % Dividende sowie auf 500 000 M Stammaktien für 1918 6 %.

See- und Kanalschiffahrt Wilhelm Hemsoth, A.-G., Dortmund. An Hans Friedrich Carl Schößow und Sören Ollgaard Thoresen Greihe ist für die Zweigniederlassung Hamburg Gesamtprokura erteilt.

Siemens & Halske, A.-G., Berlin. Dem Oberingenieur Ernst Junge ist Prokura erteilt.

Math. Stinnes, Mülheim-Ruhr. An Heinrich Böllert, Ernst Esser, Walter Rossenbeck, Eduard Stiepel und Ernst Voß ist Gesamtprokura erteilt.

Störwerft und Maschinenfabrik Friedrich Sternemann & Co., Hamburg. Ein Kommanditist ist eingetreten, die Einlagen zweier Kommanditisten sind erhöht worden.

Sylter Dampfschiffahrt-Gesellschaft A.-G., Westerland. Für 1918 ergab sich nach 19 359 M Abschreibungen ein Reingewinn von 7496 M.

Talschleppkontor Tillmann Hufen, Mannheim. Die Firma ist geändert in Talschleppkontor Hufen & Jansen; sie ist jetzt nach dem Tode des T. Hufen offene Handelsgesellschaft, bestehend zwischen dessen fünf Erben und Wilhelm Jansen, nur letzterer ist vertretungsberechtigt.

Wieler & Hardtmann A.-G., Danzig. Hugo Meerwald ist aus dem Vorstand ausgeschieden.

Schiffahrtsbetrieb und Schiffahrtsverkehr

Schiffsverkehr im Rheinhafen zu Karlsruhe
im 2. Vierteljahr 1919:

	Güterboote					Schleppkähne					Gesamtzahl der Schiffe	Gesamtzahl der Güter in Tonnen	Bemerkungen
	Anzahl				Güter in Tonnen	Anzahl				Güter in Tonnen			
	im ganzen	darunter Ank.-Ladg.	darunter Rest-Ladg.	leer		im ganzen	darunter Ank.-Ladg.	darunter Rest-Ladg.	leer				
a) Ankunft													
1. zu Berg:	10	—	—	—	1 031	166	—	—	35	120 350	176	121 381	
2. zu Tal:	3	—	—	3	—	32	—	—	31	130	35	130	
Summe a:	13	—	—	3	1 031	198	—	—	66	120 480	211	121 511	
b) Abgang:													
1. zu Berg:	3	—	—	1	46	18	—	—	1	8 527	21	8 573	
2. zu Tal:	11	—	—	2	1 426	184	—	—	114	54 923	195	56 359	
Summe b:	14	—	—	3	1 472	202	—	—	115	63 450	216	64 932	
Summe a:	13	—	—	3	1 031	198	—	—	66	120 480	211	121 511	
zus. i. 2. Vierteljahr 1919:	27	—	—	6	2 503	400	—	—	181	183 930	427	186 443	

Schiffs- und Güterverkehr in den Häfen zu Mainz
im 2. Vierteljahr 1919

Hafenbahnverkehr.

Angekommene und abgegangene Wagenladungssendungen: 14 123

Güterverkehr (t).

Zufuhr		Abfuhr		Ueberladungen	Gesamtverkehr	
Zu Berg	Zu Tal	Zu Berg	Zu Tal	von Bord zu Bord		
108 860	88 711	11 995	77 342	—	gegenüber	286 908
					im 2. Vierteljahr 1918	214 702
					mehr	72 206

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 26. B. 79 132. **Einrichtung zum Verringern der Sichtbarkeit der Schiffe auf See.** Emil Busch, Aktiengesellschaft Optische Industrie, Rathenow. 5. 3. 15.

Klasse 65a, 54. S. 47 945. **Schlepphaken.** Heinrich Spechtmeier, Groß-Parin bei Bad Schwartau in Holst. 5. 3. 18.

Klasse 65a, 12. G. 46 108. **Schiffslukendichtung.** Erich Grundt, Wilhelmshaven. 14. 1. 18.

Klasse 65a, 6. H. 72 217. **Schwimmende, aus zwei Schuten zusammengesetzte Arbeitsbühne.** Georg Herrmann, Wiesbaden, Erbacher Straße 6. 30. 5. 17.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65c, 1. 315 348. **Verfahren zur Herstellung von Bootskörpern, Flugzeugrümpfen und ähnlichen Gefäßen aus Faserstoffen mit eingebetteten Versteifungen.** Kurt Herrmann, Leipzig, Windscheidstraße 40. 26. 6. 18. H. 74 682.

Klasse 65d, 9. 315 375. **Zündvorrichtung für Seeminen und Torpedos.** Auguste Rateau, Paris; Vertr.: Dipl.-Ing. W. Riese, Pat.-Anw., Charlottenburg. 23. 7. 13. R. 38 424.

Klasse 84d, 2. 315 330. **Vorrichtung zum zwangläufigen Oeffnen und Schließen der Bodenklappe an Baggerlöffeln durch Zahnstangenantrieb, der durch ein endloses Zugmittel bewegt wird.** Carlshütte Akt.-Ges. für Eisengießerei und Maschinenbau, Altwasser, Schlesien. 12. 1. 13. C. 22 782.

C. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:
Klasse 65a. 257 346, 270 511, 279 171. 287 505, 306 077.
Klasse 65c. 278 838.
Klasse 65d, 308 112, 267 432, 275 615.
Infolge Verzichts:
Klasse 65a. 298 906, 301 346.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 713 271. **Einrichtung zur Erleichterung der Entschalung von Eisenbetonschiffen aus ihren Herstellungsformen.** Otto Wilhelmi, Berlin-Friedenau, Albestraße 27, Dr.-Ing. Wilhelm Teubert, Kiel, Esmarchstraße 18, und Dipl.-Ing. Robert Hoffmann, Charlottenburg, Lohmeyerstraße 25. 1. 4. 19. W. 51 906.

Klasse 65c. 713 106. **Schutzvorrichtung für die Bootshülle von Faltbooten.** Johann Klepper & Co., G. m. b. H., Rosenheim. 19. 7. 19. K. 76 207.

Klasse 65c. 713 107. **Offenes, starres oder zusammenlegbares Faltboot.** Johann Klepper & Co., G. m. b. H., Rosenheim. 19. 7. 19. K. 76 208.

Klasse 65c. 713 108. **Boot oder Kajak.** Johann Klepper & Co., G. m. b. H., Rosenheim. 19. 7. 19. K. 76 209.

Klasse 65c. 713 109. **Zweisitzer-Faltboot.** Johann Klepper & Co., G. m. b. H., Rosenheim. 19. 7. 19. K. 76 210.

Klasse 65c. 713 157. **Boot aus vier Planken, die in besonderer Weise zusammengesetzt sind.** Otto Ullrich, Charlottenburg, Nordhausener Straße 24. 15. 7. 19. U. 5809.

Klasse 65c. 713 179. **Dollenhalter mit Verschlußdeckel.** Rublak, Apparate-Bau, Berlin. 19. 7. 19. R. 47 680.

Klasse 65c. 713 241. **Vorrichtung zum Rudern in der Gesichtsrichtung.** Martin Springer, Harburg a. E., Neue Straße 51. 19. 7. 19. S. 42 369.

Klasse 65c. 713 579. **Faltboot.** Johann Klepper & Co., G. m. b. H., Rosenheim. 19. 7. 19. K. 76 278.

Klasse 65c. 712 606. **Vorrichtung zum Rudern in der Gesichtsrichtung.** Franz Maid, Fürth i. B., Mathildenstraße 48. 18. 6. 19. M. 62 106.

Klasse 65d. 712 581. **Tiefeneinstellvorrichtung für verankerte Auftriebskörper, insbesondere Seeminen.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel, Werk Ravensberg. 22. 3. 15. N. 15 121.

Klasse 65f. 712 795. **Bootspropellerantrieb durch Ruderbewegung, wobei der Ruderer mit dem Gesicht nach vorn sitzt.** Hellwig & Förster, Charlottenburg. 12. 7. 19. H. 79 675.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65d. 712 581. **Tiefeneinstellvorrichtung usw.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel, Werk Ravensberg. 22. 3. 15. N. 15 121. 11. 7. 19.

Bücherbesprechung

Die Wünschelrute. Monatsschrift. Offizielles Organ des Internationalen Vereins der Rutengänger. 8. Jahrgang. Verlag „Das Wasser", Leipzig, Querstraße 17. Preis 12 M. für 12 Hefte in einem Jahre.

Der Not der Stunde gehorchend hat auf dem Gebiete der Wünschelrutenforschung und -betätigung ein neues Leben eingesetzt. Der seit Jahren bestehende Internationale Verein der Rutengänger (Geschäftsführer Otto Edler von Graeve, Gernrode am Harz) hat sich die Aufgabe gestellt, wünschelrutenbegabte Männer und Frauen auf ihre Fähigkeit hin zu prüfen, um zu erreichen, daß nur wirklich Begabte die Ausübung der Wünschelrutentätigkeit vornehmen und unlautere Elemente ferngehalten werden.

Der Verband zur Klärung der Wünschelrutenfrage (Vorsitzender Dr. Eduard Aigner, München, v. d. Tannstr. 4 I), der in nahen Beziehungen zum Verein der Rutengänger steht, stellt sich die Aufgabe, die Kräfte wissenschaftlich zu untersuchen, die bei der Handhabung der Wünschelrute in Erscheinung treten.

Beide Vereine veröffentlichen ihre Berichte in der oben genannten Zeitschrift „Die Wünschelrute", in der außerdem über alle wichtigen Erscheinungen auf diesem Gebiete laufend berichtet wird. Jedem Interessenten der Wünschelrutenfrage wird der Bezug empfohlen. R.

Dieser Nummer liegen zwei Prospekte bei:
Stuttgart-Berliner Versicherungs-Aktiengesellschaft in Stuttgart: „Neue Kreditvorteile bei Zoll- und Steuerstundungen", **„Rhein", Verlagsgesellschaft m. b. H. in Duisburg:** „Zeitfragen der Binnenschiffahrt",
worauf hierdurch besonders aufmerksam gemacht sei.

XXVI. Jahrgang 1919
Heft 19
1. Oktober

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Walter Reichelt, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 1 Mark

Anzeigen kosten 50 Pfennig die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140,* zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33**, zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse*

Inhalts-Verzeichnis:

Die Umgestaltung der Verkehrsanlagen zu Wasser und zu Lande in Königsberg i. Pr.

Von Stadtbaurat Kutschke (Königsberg)

In der Entwickelung seines Verkehrswesens ist Königsberg weit mehr wie jede andere Provinzialhauptstadt zurückgeblieben. Dieser Uebelstand wurde durch den Festungscharakter der Stadt hervorgerufen. Trotz frühzeitiger Bemühungen der städtischen Verwaltung konnte erst im Jahre 1910 der Entfestigungsvertrag mit dem Militärfiskus abgeschlossen werden. Er bildete die Grundbedingung für die Schaffung neuer Verkehrsanlagen, ohne welche die Entwickelung des Wirtschaftslebens einer Großstadt unmöglich ist.

Die ersten Jahre nach dem Abschluß des Vertrages wurden zur Aufstellung von Entwürfen und zur Ausführung der vorbereitenden Arbeiten benutzt, 1914 waren die Abbruchsarbeiten im vollen Gange. Da brach der Krieg aus und nahm alle Kräfte zu anderen Aufgaben in Anspruch. Durch provisorische Anlagen mußte den dringendsten Bedürfnissen abgeholfen und weitgreifende Neubauten zurückgestellt werden. Als 1915 die Gefahr für Ostpreußen und Königsberg im allgemeinen abgewendet war, konnten die Arbeiten, durch Mangel an Arbeitskräften und Rohstoffen stark eingeschränkt, wieder aufgenommen werden. Bei größerem Entgegenkommen der Heeresverwaltung hätte ein Teil der Pläne, wenn auch nur langsam, verwirklicht werden können. Besonders empfindlich war für uns die Beschlagnahme der Kohlen beim Neubau des Handels- und Industriehafens, die ohne vorherige Ankündigung von seiten des Generalkommandos erfolgte und die plötzliche Stillegung des gesamten Baubetriebes veranlaßte. Der hierdurch der Stadt erwachsende unmittelbare Schaden beziffert sich auf über 12 Millionen Mark.

Bei den Zeitumständen dieses Jahres und dem vollkommenen Mangel an Rohstoffen, insbesondere an Kohle, konnten aufbauende Arbeiten noch nicht begonnen werden. Der Umfang der Projekte macht das Zusammenwirken verschiedener Behörden notwendig, deren Befugnisse nicht genügend gegeneinander abgegrenzt sind. Wir haben diesen Mißstand dem preußischen Ministerpräsidenten vorgetragen und eine Kabinettserklärung erwirkt, nach der Preußen und das Reich gewillt sind, unserer außerordentlichen schwierigen Lage in Ostpreußen Rechnung zu tragen und uns nicht im Stiche zu lassen. Bei einer Besprechung der Eisenbahndirektion und der Regierung erklärte der Minister der öffentlichen Arbeiten, der persönlich hierher kam, daß die durch den Friedensvertrag geschaffene Wirtschaftsnot in Ostpreußen besondere Unterstützung erforderlich mache.

Wenn es gelingt, vom nächsten Frühjahr ab mit allen Kräften und Mitteln an die Arbeit zu gehen, so werden wir mindestens sechs Jahre brauchen, um denjenigen Zustand des Verkehrswesens herzustellen, der unbedingt gebraucht wird. Der heutige mangelhafte Zustand wird sich schwerer fühlbar machen, wenn die Konkurrenz Danzigs und Memels in allernächster Zeit einsetzt. Ich hoffe aber, daß wir diesen Wettstreit mit tatkräftiger Unterstützung des Staates erfolgreich bestehen können. Allerdings war auch der Herr Minister von der Höhe der erforderlichen Mittel erschreckt, als ich ihm die ungefähre Gesamtbausumme von 200 Millionen Mark nannte. Ich hoffe von seinem Besuch in Königsberg, an dem auch ein Vertreter des Preußischen Finanzministeriums beteiligt war, daß er bei der Berliner Regierung tatkräftiges Interesse aus unseren Nöten erwecken wird.

Ich darf nun diejenigen Projekte erläutern, die zur Ausführung kommen sollen. Ich beginne mit den Verkehrsanlagen zu Lande. Es folgen dann die Anlagen des Seeverkehrs und der Binnenschiffahrt.

Die Haupteisenbahnlinie für Königsberg ist die Ostbahn. Sie nähert sich der Stadt von Süden und endet in einem Sackbahnhof, der keinen Ansprüchen genügt. Sie wird in Zukunft die Stadt in einem Durchgangsbahnhof, einem wirklichen Hauptbahnhof, berühren. Die Strecke wird vom Nassen Garten in weitem Bogen um den Haberberg herumgeführt und mündet dann wieder in den alten Strang. Aber nicht der Personenverkehr ist bei der Eisenbahn die wirtschaftliche Hauptsache, sondern der Güterverkehr. Zu seiner Bewältigung brauchen wir moderne Anlagen, auf denen Güterzüge mit möglichst geringem Aufwand an Kraft und Zeit sortiert werden. Diese Aufgabe erfüllt der sogenannte Verschiebebahnhof, dessen Herstellung mit seinen weiträumigen Anlagen besonders lange Zeit in Anspruch nehmen wird. Als Güterbahnhof wird der jetzige Ostbahnhof in seiner günstigen Lage zur Stadt weiter bestehen. Den Umschlagsverkehr im Hafen übernimmt der Hafenbahnhof, der eine Strecke von 2 Kilometern südlich der neuen Hafenbecken ausfüllt. Ursprünglich bestand die Absicht, den Hafenbahnhof gemeinsam mit den Hafenanlagen in städtische Verwaltung zu übernehmen. Auf Grund der Erfahrungen

anderer Städte sind wir davon abgekommen. Der Hafenbahnhof wird ebenfalls der Eisenbahndirektion unterstellt.

Eine weitere wichtige Aufgabe ist die Beseitigung der hemmenden Anlagen der Kleinbahn nach Tapiau. Für den Personenverkehr endet die Kleinbahn jetzt am Königstor und erschwert dadurch den Uebergang auf die Hauptbahn. Ihr Güterverkehr wird auf dem Wallring um mehr als die Hälfte der Stadt herumgeführt und stört überall den Verkehr zwischen Stadtkern und Vorstädten empfindlich. Zum Anschluß an das Haupteisenbahnnetz wird diese Bahn mit dem sogenannten Industriegleise verbunden und auf gemeinsamem Strang bis an den Endbahnhof der Kleinbahn in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofes durchgeführt. Sie überschreitet die beiden Pregelarme am Litauer Baum und am Friedländer Tor. In ihrem Zuge ist die Durchführung einer Verkehrsstraße nötig, welche die große Ringstraße um die Stadt vervollständigt und sich die notwendigen Eisenbahnbrücken zunutze macht.

Ich habe bei den Verhandlungen darauf hingewiesen, daß die sofortige Herstellung dieser Industriebahn erforderlich ist, um für unser Gewerbe das nötige Industriegelände mit Gleisanschluß zu gewinnen. Anträge auf Abgabe solchen Geländes sind bereits jetzt mehr vorhanden, als wir aufzuschließen überhaupt in der Lage sind. Hier haben wir mit den Arbeiten als Notstandsbeschäftigung bereits wieder begonnen und führen einen Teil der großen Nordsüdstraße aus, die den Verkehr zwischen dem Stadtkern und dem neu aufzuschließenden Süden aufnehmen soll; mit der Herstellung dieser Nebenbahnanlagen im Osten hängt die Schaffung eines neuen Osthafens auf der Lomse zusammen, auf den ich bei der Binnenschiffahrt zurückkomme.

Die Eisenbahnanlagen im Süden der Stadt werden mit denen im Norden durch die neue Eisenbahnbrücke über den Pregel verbunden. Die jetzige genügt nach Ausmaßen und Tragfähigkeit den Anforderungen nicht. Wir wollen hoffen, daß die neue Brücke, deren Fundamente bereits ausgeführt sind, aber durch eine zweijährige Arbeitsunterbrechung stark gelitten haben, bald dem Verkehr übergeben werden kann. Sie wird zwei Geschosse haben. Das obere dient dem Eisenbahn-, das untere dem Straßenverkehr. Sie wird eine wichtige Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof, dem Süden der Stadt und den Hufen, Amalienau, Cosse und der nordöstlichen Ecke Königsbergs darstellen und ihre Notwendigkeit alsbald durch lebhaftesten Verkehr beweisen.

Die Anlagen für die Pillauer Bahn sind zum großen Teil bereits ausgeführt. Die Labiauer Bahn, die jetzt aus dem alten Pillauer Bahnhof führt und in weitem Bogen das Gelände von Amalienau mit lästigen Niveaukreuzungen einschnürt, wird in Zukunft auf dem Entfestigungsgelände teils als Auftrags- teils als Einschnittsbahn auf kürzestem Wege zum sogenannten Kaiserplatze am Kaiser-Wilhelm-Damm geführt. An dieser Stelle unmittelbar im Norden des Kaiser-Wilhelm-Dammes, gegenüber dem Polizeipräsidium, sollen die gemeinschaftlichen Bahnhöfe der Labiauer, Cranzer und Samlandbahn erstehen. Die unzulänglichen Verhältnisse der Cranzer Bahn haben uns veranlaßt, an die Staatsregierung mit der Bitte heranzutreten, dieses Verkehrsunternehmen zu verstaatlichen. Das würde bei uns das erste größere Sozialisierungswerk bedeuten.

Wiederum wichtiger als ein neuer Personenbahnhof ist für den Norden ein neuer Güterbahnhof. Wir haben hier eine Stadt von 120- bis 150 000 Einwohnern, die keinen Güterbahnhof besitzt, ein unerträglicher und äußerst unwirtschaftlicher Zustand, um so unwirtschaftlicher durch die hohe Lage der Nordstadt. Alle schweren Lastfuhren müssen jetzt durch die ganze Stadt hindurchfahren und überlasten unsere Hauptverkehrswege.

Ich komme zu den Verkehrsanlagen zu Wasser und unterscheide den Seeverkehr und die Binnenschiffahrt. Zum Seeverkehr brauchen wir einen leistungsfähigen Seekanal und ebensolche Hafenanlagen bei der Stadt. Der Seekanal hat zurzeit eine Wassertiefe von 6½ Metern. In unserer Nachbar- und Konkurrenzstadt Danzig ist auf Kosten des Reiches eine Wassertiefe von 9 Metern hergestellt. Wir vertreten die Ansicht, daß, wenn der Ausbau des Danziger Hafens auch im Interesse der Marine erfolgt ist, die Staats- und Reichsregierung mitverpflichtet ist, die dadurch uns erwachsene nunmehr ausländische Konkurrenz Danzigs durch tatkräftige Mithilfe am Ausbau unserer Anlagen wieder gut zu machen. Im Jahre 1917 ist es gelungen, mit der Preußischen Regierung einen Vertrag über die Vertiefung des Seekanals abzuschließen. Es ist jedoch notwendig, die damals uns aufgebürdeten hohen Einnahmegarantien den veränderten Verhältnissen entsprechend abzubauen. Wir hoffen, daß die Vertiefung des Seekanals 1925 beendet sein wird, daß aber bereits 1923 tiefgehende Schiffe den Kanal passieren können. Vom Königsberger Seehafen wird zunächst das Hafenbecken IV herzustellen sein. Es wird uns als ein größeres und leistungsfähigeres Becken für den jetzigen Kaibahnhof Ersatz bieten, an dessen Stelle die Hafenbecken I—II kommen werden. Durch die ungünstigen wirtschaftlichen und industriellen Verhältnisse werden wir von den geplanten Anlagen zunächst nur das Hafenbecken IV ausbauen und dann über die Becken I und II erneut Beschluß zu fassen haben.

Bei ungestörtem Fortgang aller Arbeiten kann das Becken IV Ende 1920 in Betrieb genommen werden. Mit Rücksicht auf die außerordentliche Schädigung Königsbergs durch den Friedensvertrag haben wir den Antrag gestellt, uns einen Freihafen zu gewähren. Im Frühjahr 1918 bewilligte uns der damalige Bundesrat das Hafenbecken II zum Freibezirk. Im Gegensatz zum Freibezirk können im Freihafen Waren nicht nur gestapelt und verladen, sondern auch veredelt und Industrie jeglicher Art betrieben werden. Ein Freihafen bildet deswegen einen starken Anziehungspunkt für jeden Seeverkehr.

Der Pregel verbindet den Seeverkehr mit unserer Binnenschiffahrt. Der Hafen für den Binnenverkehr ist, wie bereits erwähnt, auf der Lomse geplant. Das Gelände befindet sich bereits in städtischem Besitz. Klare Scheidung zwischen Seehafen und dem für Binnenschiffahrt ist im Interesse beider notwendig. Der Binnenschiffahrtsverkehr ist durch Herstellung der Bromberger Schleuse und Regulierung der Nogat zu unserer großen Freude neu erstanden. Wir müssen nun vor allem auf den Ausbau unserer Wasserstraßen nach Osten und Süden bedacht sein. Eines der wichtigsten Glieder in diesem Netz ist die sogenannte Pregel-Deime-Linie. Sie führt von Königsberg den Pregel aufwärts bis Tapiau, dann durch die Deime, den Großen Friedrichsgraben und die Gilge nach Tilsit oder Memel. Diese Wasserstraße ist an vielen Stellen ausbaubedürftig. Wir haben das Staatsministerium darauf hingewiesen, daß es nach Internationalisierung der Memel aus nationalem und wirtschaftlichem Interesse notwendig ist, den Wasserweg vom Osten nach Königsberg ebenso günstig zu gestalten wie nach Memel; das wäre in etwa drei Jahren möglich. Wir haben den Wunsch, daß vor allem der Verkehr über Schmalleningken nach Kowno für 600-Tonnen-Schiffe ermöglicht werde, ein Wunsch, der von der Litauischen Regierung geteilt wird.

Ein weiteres Glied in unserem Binnenschiffahrtsverkehr bildet der Masurische Kanal. Als im Jahre 1918 das Gesetz über den Bau des Masurischen Kanals in dem Preußischen Landtag verhandelt wurde, ging man von dem Gedanken aus, durch einen Stichkanal Masuren mit dem Hafen Königsbergs zu verbinden. Wir vertreten die Ansicht, daß diese Wasserstraße den Anfang einer großen Schiffahrtsverbindung nach der Ukraine und dem Schwarzen Meer bedeutet und daß sie deshalb mindestens in den Abmessungen des Bromberger Kanals herzustellen ist. Leider trat die Preußische Regierung unseren Ansichten nicht bei. Wir werden uns deshalb begnügen müssen, daß zunächst eine kleine Binnenwasserstraße nach Masuren hergestellt wird. Wir müssen die Zuversicht behalten, daß auch im Osten wieder geordnete Verhältnisse eintreten werden und das Russische Reich wieder aktionsfähig wird, da Rußland für die Erstarkung unserer Wirtschaft unsere Haupthoffnung bleibt. Dann wird es an der Zeit sein, den Masurischen Kanal in neuen Abmessungen herzustellen.

Der Vertreter des Finanzministeriums hat wiederholt darauf hingewiesen, daß wir bei unserer Finanzlage uns alle erdenklichen Einschränkungen auferlegen müssen. Er stehe aber auf dem Standpunkt, daß die Mittel, die zur unbedingt nötigen Umgestaltung unserer Verkehrsanlagen erforderlich sind, auch bewilligt werden.

Wir müssen verlangen, daß wir auf unserer Wacht im Osten nicht allein gelassen werden, sondern vom Deutschen Reiche gestützt und gestärkt werden. Das Reich muß uns die Waffen zum wirtschaftlichen Kampfe liefern, die wir allein nicht schmieden können. Die Anlagen, die wir aus eigenen Mitteln nicht herstellen können, müssen durch die Hilfe von Reich und Staat ermöglicht werden und wir wollen hoffen, daß wir die Anlagen nach fünf bis sechs Jahren zum Segen der Stadt vollendet haben werden. Die Schaffung dieser Verkehrsanlagen zu Wasser und zu Lande stellt für Königsberg eine Lebensnotwendigkeit dar.

Vorschlag zur wirtschaftlichen Gestaltung unserer Kanalprojekte

Von Dipl.-Ing. J. H. Flach, Oberingenieur

Eine der allerwichtigsten Fragen für das neue Deutschland ist der Ausbau seiner Binnenschiffahrt, und immer mehr tritt die Notwendigkeit der Erschaffung neuer Wasserstraßen in den Vordergrund des allgemeinen Interesses. Leider liegen jedoch feste Richtlinien zur Lösung dieser überaus schwierigen Aufgabe noch nicht vor. Um zu einem wirtschaftlich sicheren Ergebnis zu gelangen, herrschen noch in maßgebenden Kreisen über die Schritte, die zur Durchführung erforderlich sind, recht verschiedenartige Auffassungen. Bekanntlich sind die Güterverladekosten des Wasserweges weitaus billiger als diejenigen des Schienenweges, insbesondere dann, wenn es sich um geeignete natürliche Wasserstraßen handelt. Dagegen erfordert der Ausbau kleinerer, natürlicher Wasserstraßen zum Zwecke der Verkehrsmöglichkeit größerer Kähne bereits sehr hohe Baukosten, die mit den Unterhaltungs- und Betriebskosten zusammen gewaltig die Frachtsätze in die Höhe treiben.

Bei künstlichen Wasserstraßen tritt zur wirtschaftlichen Beurteilung noch neben dem eigentlichen Bau und der richtigen Wahl der Schiffsgrößen die Frage über die Wahl der Art der Fortbewegung der Schiffszüge. Zur Herbeiführung einer in jeder Bezie-

hung wirtschaftlichen Wasserstraße gehört somit die richtige Abwägung dieser drei Punkte, und zwar so zueinander, daß die Leistungsfähigkeit so groß ist, damit gegenüber der Flußschiffahrt keine Verlade- und Umlademehrkosten entstehen.

Schon immer ging man bei dem Entwerfen von Kanälen von dem Grundgedanken aus, daß die Kanalschiffahrt genau so gestaltet sein muß wie die Flußschiffahrt. Auch unsere bestehenden Kanäle sind nach diesem Grundgedanken erbaut worden. Obgleich diese Kanäle beinahe ausschließlich im Tiefland liegen, hat sich herausgestellt, daß deren Wirtschaftlichkeit hinter der Flußschiffahrt zurücksteht. Dies ist darauf zurückzuführen, daß sich die in Betracht kommenden wirtschaftlichen Gesichtspunkte nicht in ausgiebiger Form zu ergänzen vermögen. Will man nun mit einem Kanal über die Hochebene gehen und verläßt den üblichen Grundgedanken nicht, so kann schon im voraus auf eine unwirtschaftliche Anlage deshalb geschlossen werden, weil sich alle Kosten im gebirgigen Boden bedeutend erhöhen.

Bisher gelang es allen angestellten Bemühungen noch nicht, die Kostenfrage befriedigend zu lösen, obgleich gründlich alle in Betracht kommenden Gesichtspunkte berücksichtigt und eingehende Untersuchungen über Schiffsgrößen, Kanalquerschnitte, Schleusen und über andere zum gleichen Zweck erdachte Einrichtungen angestellt wurden. Immer bleibt die Gefahr, daß der Kanal, erbaut nach den üblichen Voraussetzungen, schließlich das nicht hält, was er versprochen hatte. Die zweifelsfrei herrschende Unsicherheit, die richtige Lösung zu treffen, hat sicherlich mit daran schuld, daß sich der Ausbau unserer Wasserstraßen immer wieder verzögert.

Wir möchten in Vorschlag bringen, einen ganz anderen, neuen Weg einzuschlagen, der die Bau- und Betriebskosten herabdrücken wird und es ermöglicht, große Höhenunterschiede zu überwinden.

Die Erfindung besteht in einer eigenartigen Gestellung der Kanalschiffe und einer dementsprechenden Hebevorrichtung von einer Kanalhaltung zur anderen. (Fig. 1 und 2.)

Jedes Schiff besteht aus einer Anzahl einzelner, durch Kuppelungen verbundener Einheiten, Ladezellen und einem Führungs- und einem Steuerschiff.

Seite genügend untereinander versteift sind, wobei eine verschiedene Tauchtiefe der einzelnen Ladezellen zulässig ist. An den Enden der Haltungen werden die Ladezellen entkuppelt, zur nächsten Haltung übergeführt, um dort wieder zusammengestellt zu werden. Die Haltungen selbst sind untereinander lediglich durch eine entsprechend hohe Stirnwand getrennt. Führungsstück und Steuerstück sollen im regelmäßigen Gang in ihrer Haltung bleiben und werden gewünschtenfalls in seitliche Nischen weggeschoben, um dann mit der nächsten vom Kran eingelieferten Ladezelle zu einem Schiff verbunden zu werden, notfalls können sie natürlich den Krantransport mitmachen.

Wie leicht ersichtlich, verfolgt dieser Vorschlag den Zweck, den Schiffahrtsbetrieb ähnlich dem Gütertransport auf den Eisenbahnen auszugestalten. Im ersten Augenblick will man einen Nachteil darin sehen daß auf den auf diese Weise ausgebauten Wasserstraßen lediglich nur besondere hierzu erbaute Schiffseinheiten verkehren können. Beachtet man aber, daß die zurzeit der Binnenschiffahrt dienenden Schiffe voll und ganz von dieser auch in Anspruch genommen werden, daß somit mit dem Bau eines jeden neuen Kanals auch der Bau neuer Schiffe getätigt werden muß, so ersieht man, daß der vermeintliche Nachteil mehr und mehr verschwindet. Bedenkt man noch, um wie viel leichter und billiger gegenüber den ganzen Schiffen von 600 bis 1800 t Tragfähigkeit der Bau der gedachten Schiffseinheiten bewerkstelligt werden kann, und beachtet man weiter die Möglichkeit des Verkehrs der Einheitsschiffe auf jeder Wasserstraße, ohne daß Neueinrichtungen erforderlich werden, so gelangt man ohne weiteres zu der Ansicht, daß ein derartiger Ausbau unserer Binnenschiffahrt eine gangbare Lösung darstellt.

Die Baukosten sowie die Betriebskosten werden gegenüber den üblichen oder gedachten Hilfsmitteln zur Ueberwindung der Höhenunterschiede ganz bedeutend verringert, wobei hier — als einzig dastehender Vorschlag — jeder Wasserverbrauch wirklich ausgeschlossen ist. Die Schiffsgrößen können je nach Bedarf entsprechend den Kanal- und gegebenenfalls den Schleusenverhältnissen an Ort und Stelle angepaßt werden, und ebenso ist die Fortbewegungsart der Schiffe aus Schiffseinheiten jeder Treidelei bequem anzupassen.

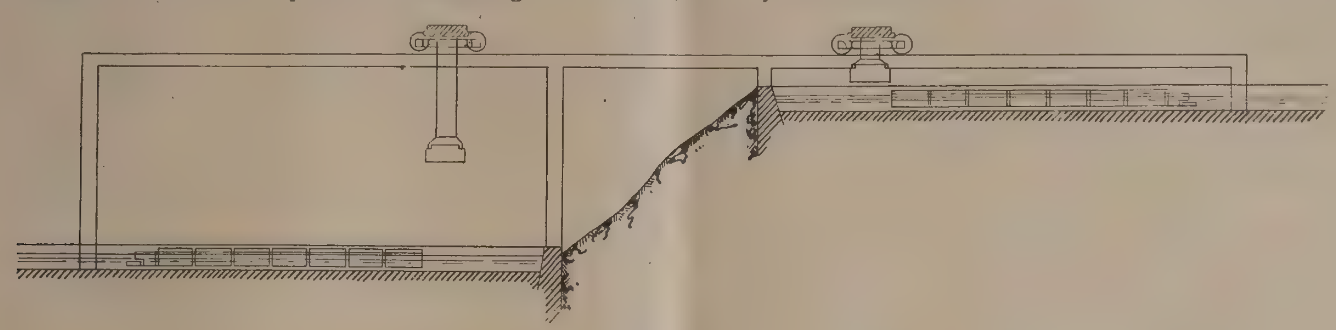


Fig. 1.

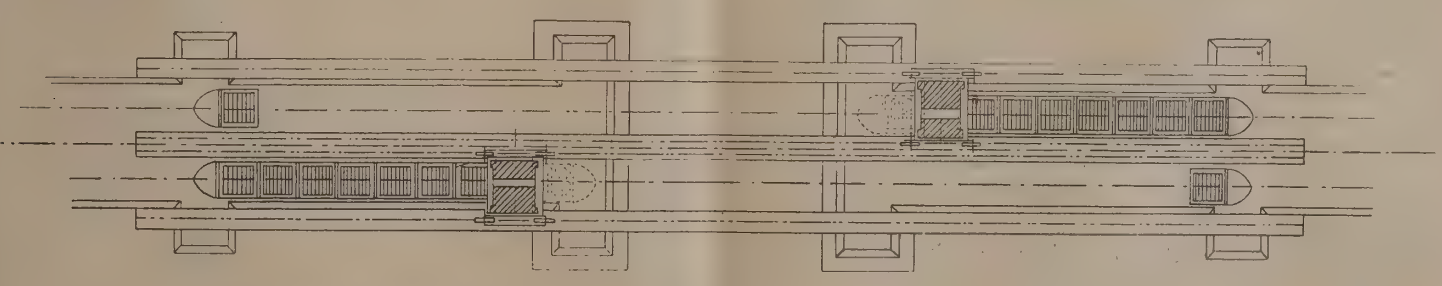


Fig. 2.

Die Größe und Bauart der Ladezellen ist so gewählt, daß sie ohne weiteres durch einen Laufkran oder sonstiges Hebezeug aus dem Wasser der einen Haltung herausgehoben und durch Verfahren in der Luft nach der höheren Haltung gebracht und in diese wieder eingesenkt werden können. Diese Einrichtung hat vor den üblichen Hebeeinrichtungen, Schleusen, Schiffshebewerken, Schiffseisenbahnen und dergleichen als Hauptvorzüge, daß kein Wasserverbrauch stattfindet, also alle Pumpwerke hierfür erspart werden, und daß die Hebewerke äußerst einfach, billig und leistungsfähig werden. Im besonderen sind dem zu überwindenden Höhenunterschied keine Grenzen gesteckt; weil mit der Hebung keinerlei Wasserbewegung verbunden ist, wird die Berg- von der Talfahrt unabhängig und somit ist ein fahrplanmäßiger und monopolisierbarer Betrieb möglich. Die Be- und Entladung wird wesentlich erleichtert. Der Betrieb gestaltet sich dann so, daß aus den einzelnen Ladezellen, dem Führungsstück und dem Steuerschiff ein Vollschiff zusammengestellt wird, wie es der Treibkraft des Kanals entspricht, wobei Führungs- und Steuerstück selbst als Motorfahrer ausgebildet werden können.

Die gleich breiten Ladezellen werden durch Kuppelungen so verbunden, daß sie in der Längsrichtung sowohl als auch nach der

Das Zusammensetzen der einzelnen Schiffseinheiten zu Schiffen und das Auseinandernehmen dieser an jedem Höhenwechsel erfordert augenscheinlich eine größere Unterbrechung der Transporte. Diese Unterbrechung trifft nun nicht etwa den Transport in der Weise, daß ein Schiff als solches den Aufenthalt erlitte, vielmehr ist der Betrieb innerhalb der Haltungen so gedacht, die Schiffe so reichlich an die Gefällwechsel heranzubringen, daß dort keine Unterbrechung im Hub- und Senkgeschäft stattfinden kann. Dies zu ermöglichen, erfordert einen fahrplanmäßigen Betrieb des Wassergütertransportes. Neben völliger Freiheit in der Wahl des Kanalweges können die Leistungen der Hebewerke dem jeweils in Betracht kommenden Verkehr angepaßt werden. Die Leistung eines Hebewerkes für z. B. 150 t Ladegewicht fassende Schiffseinheiten wird auf 4½ Millionen Tonnen bei 270 Betriebstagen einzuschätzen sein.

Anmerkung: Obenstehenden Artikel brachten wir zum Abdruck, obwohl wir in dieser Frage teilweise einen anderen Standpunkt vertreten. Der Verfasser ist bereit, seitens der Schriftleitung beanstandete Punkte in einer weiteren Abhandlung zu erörtern.

Die Schriftleitung.

Kennt das deutsche Volk die Tragweite des uns aufgezwungenen Friedensvertrages?[1]

Tägliche Beobachtung und Erfahrung lehrt, daß unser Volk in seiner Mehrheit die Tragweite des Friedensvertrages noch nicht versteht, ja ihn größtenteils überhaupt nicht kennt. In vielen Kreisen scheint man sich in dieser Beziehung dem Wahn hinzugeben, daß es unseren Feinden vielleicht doch nicht so ernst sei mit ihrem Vernichtungswillen, wie es jetzt den Anschein hat. Nichts wäre gefährlicher als das, und unser vollkommener Zusammenbruch ist unvermeidlich, wenn wir mit verbundenen Augen in unser Unglück rennen. Nur die klare Erkenntnis unserer furchtbaren Lage kann uns vor noch schlimmeren Enttäuschungen bewahren, nur das Bewußtsein, daß unser Heil einzig und allein auf unserer eigenen Kraft und Tüchtigkeit beruht, und daß wir deshalb alle Ursache haben, einig zu sein und geschlossen Front zu machen gegen jene zerstörenden Gewalten, denen die Zukunft unseres Vaterlandes nichts, ihr eigener Vorteil aber alles bedeutet. Bei dieser Zusammenfassung aller zu positiver Mitarbeit am Wiederaufbau unseres deutschen Hauses entschlossenen Kräfte scheint mir aber noch eins unerläßlich zu sein, und das ist, daß wir das Gefühl des Mißtrauens gegen unsere eigenen Volksgenossen, soweit sie nicht zu den vorgenannten Geistern gehören, die stets verneinen, draußen lassen. Dieses Gefühl ist ein zu undankbarer und unfruchtbarer Geselle, als daß wir es auf unserem mühsamen Wege zu steiler Höhe mit durchschleppen könnten. Wir müssen endlich wieder lernen, unsern Gegnern auf politischem, wirtschaftlichem und sozialem Gebiet die bona fides zuzugestehen, was wir in der leicht erklärlichen Hitze des Kampfes der vergangenen Monate nur zu leicht vergaßen. Nur so kommen wir weiter, nur dann machen wir alle die in unserem Volke schlummernden Kräfte dem einen großen Ziele, der Wiedergeburt unseres Vaterlandes, nutzbar.

Auch heute ist man sich in den der Schiffahrt fernerstehenden Kreisen des deutschen Volkes anscheinend noch nicht klar darüber, was die von uns unterzeichneten Friedensbedingungen für die zukünftige deutsche Seegeltung bedeuten. Es wäre töricht, zu leugnen, daß das im Friedensvertrage rücksichtslos durchgeführte „Tonne-für-Tonne"-Prinzip die deutsche Handelsschiffahrt ins Mark getroffen hat.

Aus der Vernichtung der ganzen deutschen Wirtschaft, wie sie nach dem Friedensdokument nunmehr beschlossene Sache ist, folgt die Vernichtung der Seeschiffahrt von selbst. Und doch nimmt die Schiffahrt auch hier eine, allerdings traurige Ausnahmestellung insofern ein, als sie in doppelter Weise betroffen wird. Neben den direkt auf die Schiffahrt bezüglichen Stellen des Friedensvertrages wird diese auch indirekt durch eine ganze Reihe anderer Bestimmungen so stark in Mitleidenschaft gezogen, daß man heute schwer beurteilen kann, welche Kategorie in ihrer Endwirkung verhängnisvoller für das deutsche Schiffahrtsgewerbe sein wird. Zu diesen indirekten Schädigungen gehören zunächst die Gebietsabtretungen, die die Produktionsfähigkeit des Schiffbaues durch Verringerung der Zahlen der Werften, Eisenwerke und Kohlengruben verkleinern. Der indirekte Einfluß der Abtretungen ist sehr erheblich durch den Uebergang deutscher Eisenbahnen in fremden Besitz und dadurch, daß die Rheinschiffahrt teilweise, die Weichselschiffahrt ganz unter fremde Kontrolle kommt. Auch der Uebergang der in den anderen Gebieten ansässigen Industrien (z. B. Kalibergwerke im Elsaß, Textilfabriken, Eisenwerke in Lothringen und Luxemburg usw.) bedeutet eine erhebliche Schädigung der Schiffahrt durch Verlust von deutschen Häfen und Schiffen. Denn ohne Zweifel werden diese Industrien ihre Ausfuhren und Einfuhren über Antwerpen oder französische Häfen lenken und durch französische und belgische Firmen besorgen, was die Verwendung deutscher Schiffe von vornherein ausschließt, um so mehr, da die fremden Linien ausreichend Zeit haben, sich in diesen Verkehr hineinzuarbeiten. Hierhin sind ferner zu rechnen die ungeheuren materiellen Opfer, die Deutschland auferlegt werden durch den Verzicht auf alle überseeischen Besitzungen und Rechte, auf die Geltendmachung von Forderungen aus Schädigungen durch die Entente, auf die Anfechtung feindlicher, im Widerspruch mit dem Völkerrecht stehender Prisengerichtsurteile, und endlich durch die Bestimmung, daß alle deutschen Guthaben im Ausland nur zum Friedenkurs angerechnet zu werden brauchen. Deutschland wird aller seiner überseeischen Anlagen und Hafenbetriebe für die Schiffahrt beraubt. Die Lebenskraft der deutschen Seestädte wird dadurch absichtlich geschwächt, daß sich die Entente das Recht gesichert hat, den durch Deutschland vermittelten Auswandererverkehr an sich zu ziehen, Häfen und Binnenwasserstraßen praktisch frei von jeder deutschen Kontrolle zu benutzen und schließlich ganz allgemein auch hinsichtlich der deutschen Schiffahrtsinteressen mit Deutschlands früheren Bundesgenossen irgendwelche Abmachungen zu treffen, die von Deutschland unbesehen anzunehmen sind. Verstärkt wird diese Absicht dadurch, daß man uns gezwungen hat, einem reinen Binnenlandsstaat in dem größten deutschen Freihafen ein besonderes Gebiet zu sichern, obwohl dieser Hafen den Wirtschaftsbedürfnissen der jetzt im tschechoslowakischen Staat zusammengefügten Bevölkerung stets zur Verfügung gestanden hat. Wenn ferner der deutsche Außenhandel von jeder Betätigung ausgeschlossen wird, wenn alle Vorrechte und Vorteile sowie alle Konzessionen, die Deutschland in China besessen hat, für null und nichtig erklärt werden, wenn die deutschen Rechte und Ansprüche in Siam, Liberia, Marokko und Aegypten beseitigt werden, wenn deutsches Privateigentum in diesen Ländern liquidiert wird, wenn endlich der dringend notwendige außerdeutsche Nachrichtendienst durch die Wegnahme der deutschen Kabel eingeschränkt wird, so ist auch bei allen diesen Bestimmungen die deutsche Großschiffahrt die Hauptleidtragende.

Wenngleich man seit der Nichtinnehaltung des bekannten Wilson-Programms, dieses größten und wohl einzig dastehenden Betruges der Weltgeschichte, das Wundern verlernt hat, so begreift man trotz alledem nicht, daß unsere Gegner nicht einmal den Versuch gemacht haben, einen Kompromiß zwischen unserer völligen wirtschaftlichen Vernichtung und der Beibehaltung einer wenn auch bescheidenen Existenzmöglichkeit zu finden, der nicht zuletzt im eigenen Interesse unserer Feinde gelegen hätte, da sie uns doch auf Jahrzehnte hinaus als melkende Kuh zu benutzen gedenken. Wie ein roter Faden zieht sich durch den ganzen Friedensvertrag der innere Widerspruch zwischen dem Anspruch auf Schadensersatz und dem immer wieder hervortretenden Bestreben auf dauernde Lähmung des als unbequem empfundenen deutschen Konkurrenten, dem auch die deutschen Handelsschiffe zum Opfer fielen.

So ist denn unsere einst so mächtige Handelsflotte auf einen geringen Bruchteil ihres sie vor dem Kriege an die zweite Stelle unter den Flotten aller Ländern stellenden Bestandes herabgesunken. Damit aber auch der klägliche Rest der uns verbliebenen Schiffe, damit auch die wenigen Dampfer, die deutsche Werften in den nächsten Jahren neben den nach dem Friedensvertrag an unsere Feinde zu liefernden Neubauten vielleicht vom Stapel bringen, von vornherein das Kainszeichen unserer Schmach und Schande tragen, haben wir selbst, d. h. eine geringe Mehrheit unserer gesetzgebenden Körperschaft, unserer schwarz-weiß-roten Handelsflagge die schwarz-rot-goldenen Ecken beigegeben! Das Symbol einstiger Größe unseres Vaterlandes, an dem wir hätten uns aufrichten können aus tiefster Erniedrigung, mußte zerschlagen werden, dem Tatendrang unserer Volksbeglücker genügten die Farben nicht mehr, die unsere Väter und wir überall da aufgepflanzt hatten, wo deutsches Können und Wollen sich im friedlichen Wettkampf mit den Völkern der Erde zu Wasser und zu Lande maß.

Das heutige Geschlecht mag das Schwarz-Rot-Gold als Erinnerung ehren, doch nur einen Herzschlag deutscher darunter fühlen kann es nicht. Uns Alten aber, die wir mithelfen durften, unsere schwarz-weiß-rote Flagge als stolzes Wahrzeichen deutscher Tatkraft, deutscher Weitsicht und deutscher Unternehmungslust in fremde Länder zu tragen, wird dieser „Lappen", wie ihn der „Vorwärts", das Regierungsorgan von heute, nannte, mehr bedeuten als eine bloße Erinnerung, er wird uns eine stille Mahnung sein, auch in der Zeit tiefster Erniedrigung den Glauben an eine bessere Zukunft unseres deutschen Volkes nicht zu verlieren!

Dr. R.

[1]) Vgl. im Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1918/19. (Der Krieg und die Seeschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung des Norddeutschen Lloyd. 5. Teil.) Bremen 1919, Kommissionsverlag Franz Leuwer, Buchhandlung. Bremen; den Artikel des Herrn Generaldirektors Phil. Heineken, betitelt „Vergangenheit und Zukunft".

Reichsverkehrsministerium

Ueber das neue Reichsverkehrsministerium und die seiner wartenden Aufgaben äußert sich Oswald Riedel, M. d. P. L., dahin, daß unser ganzes Eisenbahnverkehrswesen sich zurzeit in einem sehr gefährlichen Zustande befinde und daß es dringend notwendig sei, an die Stelle der bisherigen zu sehr bureaukratischen Leitung eine praktische zu setzen. Der heutige Eisenbahnbetrieb erfordere viel Geld und viel Kohle, die erforderliche Neugestaltung müsse ausgabenvermindernd eingerichtet werden in der Form der Verminderung des Personals und in der technischen Umgestaltung des bisherigen Betriebes in elektrischen. Auf diese Weise würde ein Teil der an und für sich schon raren Steinkohlen frei für die Industrie und die Privatwirtschaft. Es sei zu bedenken, daß ein elektrisch betriebener Eisenbahnzug nur die Hälfte der Steinkohle erfordere und daß außerdem zur Erzeugung der elektrischen Kraft nicht nur Steinkohle, sondern auch Braunkohle und die vorhandenen Wasserkräfte verwendet werden könnten.

Sodann kommt Herr Riedel auf die Wasserstraßen, ihren weiteren Ausbau und ihre vermehrte Heranziehung zur Güterbeförderung zu sprechen. Dies ist ein Gegenstand, den wir schon immer in diesem Sinne behandelt und für dessen Durchführung wir schon manche Lanze gebrochen haben. Ein normales Kanalschiff befördert den Inhalt von zwei Güterzügen, bedarf dazu aber nur des vierten Teils der Kohle und des sechsten Teils der Bedienungsmannschaft, ganz abgesehen von den erheblich geringeren Unterhaltungskosten der Wasserstraße gegenüber der

Eisenbahn. Das müsse bestimmend dafür sein, einen großen Teil unserer Güterbeförderung von den Eisenbahnen auf die Wasserstraßen abzulenken und mit allem Eifer daran zu gehen, unsere Wasserstraßen weiter auszubauen. Wenn nun auch hierfür Geld, viel Geld erforderlich sei, so stehe dem doch gegenüber, daß dadurch auch in reichem Maße Arbeitsgelegenheit und lohnender Verdienst für unsere arbeitende Bevölkerung geschaffen und daß nicht nur praktische, sondern auch werbende Anlagen hergestellt würden, die reichen Zins versprächen. Das gesamte Wirtschaftsleben würde durch ein derartiges Vorgehen neu angespannt und erzeugend und schaffend beeinflußt werden. Dem neuen Reichsverkehrsministerium stehen also bedeutende Erfolge versprechende Aufgaben bevor, möge sie es in bester Weise für unser Land und für unsere wirtschaftlichen Verhältnisse, auch für unsere Wasserstraßen lösen! —

Düsing,
Regierungs- und Geheimer Baurat.

Berichtigung

Bei dem im Heft 14 und 16 erschienenen Artikel von Herrn Zivilingenieur Umlauff muß es in der Ueberschrift statt: Anordnung und Entwicklung der Antriebsorgane von Binnenschiffen und Kraftmaschinen — mit Kraftmaschinen heißen.

Die Schriftleitung.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Die Pflicht zur Einstellung arbeitsloser Kriegsteilnehmer und Kriegsgefangener.

Die bisherigen einschneidenden Verordnungen über die Einstellung, Entlassung und Entlohnung gewerblicher Arbeiter und Angestellter sind durch Verordnung vom 4. September 1919 aufgehoben worden und durch grundlegende neue Bestimmungen ersetzt.

Nach diesem neuen Kriegsteilnehmerarbeitsrecht ist ein grundlegender Unterschied zu machen einerseits zwischen den zurückkehrenden Kriegsteilnehmern und den Angehörigen der Reichswehr, den Grenzschutzformationen und den sonstwie im Militärdienst behaltenen Personen, die nunmehr Arbeit suchen, und anderseits den arbeitslosen, sonstigen Kriegsteilnehmern.

Für die Kriegsgefangenen und ihnen gleichstehende Personen bestimmt das Gesetz, daß sie grundsätzlich keinen Anspruch haben, wieder bei ihrem früheren Arbeitgeber beschäftigt zu werden, und zwar kommt es darauf an, bei welchem Arbeitgeber sie am 1. August 1914 eingestellt waren, während ein späterer Wechsel der Arbeitsstätte ohne Bedeutung ist. Anspruch auf Wiedereinstellung haben auch einige andere Personen, nämlich u. a. diejenigen, die am 1. August 1914 stellungslos waren, deren damalige Arbeitsstätte aufgelöst ist, oder die damals selbständig waren und erst nachträglich wieder Arbeitnehmer wurden. Hier ist der letzte Arbeitgeber zur Wiedereinstellung verpflichtet.

Der Arbeitnehmer hat Anspruch auf Wiedereinstellung nur, wenn er sich binnen zwei Wochen seit der Entlassung aus dem Militärdienst bei dem früheren Arbeitgeber zum Dienstantritt meldet: bei den zurückkehrenden Kriegsgefangenen beträgt die Meldefrist sechs Wochen. Meldungen nach dem 31. März 1920 brauchen auf keinen Fall berücksichtigt zu werden.

Der wiedereinzustellende Arbeitnehmer hat Anspruch darauf, eine gleiche oder wenigstens ähnliche Beschäftigung wie am 1. August 1914 zu erhalten. Lehrlinge erhalten diejenige Stellung, die sie bei ordnungsmäßiger Fortführung der Lehrzeit erreicht hätten, müssen aber einen Befähigungsnachweis bringen. Kann der Arbeitgeber die Arbeitnehmer nicht entsprechend beschäftigen, so ist er befugt, ihnen andere Arbeiten zu übertragen, soweit sie ihnen billigerweise zugemutet werden können.

Kommt es zu keiner Gehalts- oder Lohnvereinbarung, so ist maßgebend diejenige Vergütung, die anderen Arbeitnehmern des gleichen Betriebes oder Bureaus bei gleichen Verhältnissen gewährt wird.

Die Pflicht zur Wiedereinstellung ist nur eine vorübergehende; der Arbeitnehmer kann grundsätzlich nach Ablauf von drei Monaten entlassen werden, aber nur am Ende eines Kalendermonats, selbst wenn sonst — wie bei höheren Angestellten — die Kündigung nur zu Quartalsschluß zulässig wäre. In diesem Falle besteht aber eine sechswöchentliche Kündigungsfrist.

In gewissen Fällen besteht die Wiedereinstellungspflicht nicht. Von geringer Bedeutung sind diejenigen Fälle, in denen aus Gründen in der Person des Arbeitnehmers dem Arbeitgeber die Wiedereinstellung nicht zugemutet werden kann, nämlich dann, wenn ein wichtiger Grund zur fristlosen Kündigung besteht oder seinerzeit bestanden hat. So braucht z. B. ein Arbeitgeber einen Arbeitnehmer, der ihn früher bestohlen hat, oder der vielleicht vorbestraft ist, nicht wieder einzustellen.

Von weit größerer Bedeutung ist die Bestimmung, wonach die Pflicht zur Wiedereinstellung dann nicht bestehe, wenn ihre Durchführung infolge der besonderen Verhältnisse des Betriebes (Wirtschaftlichkeit, Beschäftigungsmöglichkeit) ganz oder zum Teil unmöglich ist, oder soweit die Arbeitnehmer nur zur vorübergehenden Aushilfe oder für einen vorübergehenden Zweck eingestellt waren. Das Gesetz will dadurch verhüten, daß gewissermaßen die Arbeitsstellen zu bloßen Versorgungsanstalten werden. Wo keine Arbeitsmöglichkeit besteht, da soll auch kein Arbeitsverhältnis zwangsweise geschaffen werden.

Die Feststellung der Voraussetzung für dieses Recht, die Wiedereinstellung der früheren Arbeitnehmer abzulehnen, erfolgt nicht durch den Arbeitgeber allein, sondern von diesem im Einvernehmen mit der gesetzlichen Arbeitervertretung (Arbeiter- und Angestelltenausschüssen), oder in Ermangelung einer solchen mit der Mehrzahl der Arbeitnehmer.

Für die übrigen Kriegsteilnehmer hat das Gesetz bisher schon in weitem Maße gesorgt. Immerhin bleiben auch noch hier zahlreiche Arbeitslose, die untergebracht werden sollen, im Notfalle auch auf Kosten anderer Arbeitnehmer, die zurückzutreten haben.

Die Demobilmachungsausschüsse sind befugt, Unternehmer solcher Betriebe und Inhaber solcher Bureaus, die in der Regel 20 Arbeiter oder 10 Angestellte beschäftigen, oder die erst seit dem 1. August 1914 bestanden oder wesentlich vergrößert worden sind, zur Einstellung einer bestimmten Mindestzahl von Kriegsteilnehmern oder Zivilgefangenen zu verpflichten.

Diese Verpflichtung ist zeitlich ähnlich beschränkt wie die der Einstellung der zurückkehrenden Kriegsgefangenen; sie darf nur auf die Dauer von drei Monaten und nur insoweit ausgesprochen werden, als ihre Durchführung dem Arbeitgeber infolge der besonderen Verhältnisse seines Betriebes möglich ist oder durch Arbeitsstreckung möglich gemacht werden kann (wozu eine angemessene Frist zu gewähren ist).

Hat der Demobilmachungsausschuß entsprechende Bestimmungen erlassen, so ist der Arbeitgeber zur Einstellung der sich meldenden Arbeitnehmer verpflichtet, soweit sich diese nach Vorbildung, Vertrauenswürdigkeit und körperlicher Beschaffenheit für seinen Betrieb eignen. Hinsichtlich der Beschäftigung und Vergütung gilt dasselbe wie oben.

Auch die Kündigung, Kündigungsfrist usw. ist in ähnlicher Weise geregelt.

Der Arbeitgeber hat wohl eine Einstellungspflicht, nicht aber der Arbeitnehmer ein Einstellungsrecht. Für die Durchführung der Arbeitspflicht besteht auch vielmehr die Möglichkeit der Bestrafung, wenn sich ein Arbeitgeber schuldhaft der Einstellungspflicht entzieht.

Um den Arbeitgeber davor zu schützen, daß er für zuviel Arbeitskräfte zu sorgen hat, ohne entsprechende Beschäftigung zu haben, gibt das Gesetz ihm die Möglichkeit der Arbeitsstreckung. Entlassungen zur Verminderung der Arbeiterzahl sind dagegen nur unter besonderen Voraussetzungen zulässig, soweit nämlich eine Arbeitsstreckung nicht möglich ist. Bei der Auswahl der zu entlassenden Arbeitnehmer sind in weitestem Umfange soziale Gesichtspunkte entscheidend; insbesondere sind diejenigen Arbeitnehmer zu schützen, die durch eine Entlassung besonders hart getroffen würden. Kriegsbeschädigte und Kriegshinterbliebene sind besonders zu bevorzugen. Auch die Entlassung erfolgt nicht willkürlich durch den Arbeitgeber, sondern im Einvernehmen mit den übrigen Arbeitnehmern.

Die Arbeitsstreckung darf aber nur in der Weise erfolgen, daß die Arbeitszeit des einzelnen Arbeitnehmers auf höchstens wöchentlich vier Stunden herabgesetzt wird. Im Falle der Herabsetzung der Arbeitszeit sind Lohn und Gehalt entsprechend zu kürzen, aber erst von dem Augenblick an, an dem dem Arbeitnehmer hätte gekündigt werden können.

Rechtsanwalt Dr. Ernst Eckstein (Berlin).

Die frachtrechtlichen Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes.

Von Rechtsanwalt Dr. Werneburg (Berlin-Schöneberg).

Ueber den Frachtvertrag selbst ist die in dem Handelsgesetzbuch getroffene Regelung auch für das Gebiet des Binnenschiffahrtsrechtes maßgebend, da der § 26 B.-Sch.-G. auf diese Regelung des Handelsgesetzbuches ausdrücklich Bezug nimmt. Gleichwohl hat das Binnenschiffahrtsgesetz mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse im Binnenschiffahrtsrecht eine Reihe von Einzelbestimmungen für den Frachtvertrag zwischen dem Frachtführer in der Binnenschiffahrt und dem Absender getroffen, auf die im einzelnen nunmehr eingegangen werden soll.

Nach der Bestimmung des § 27 B.-Sch.-G. hat, wenn das Schiff im ganzen verfrachtet ist, der Frachtführer dasselbe zur Einnahme in der Ladung an den von dem Absender ihm angewiesenen Platz hinzulegen.

Wie ersichtlich, steht dieses Recht zur Erteilung von Anweisungen bezüglich des Platzes zur Einnahme der Ladung dem Absender nur dann zu, wenn das Schiff im ganzen verfrachtet worden ist, wenn also mit anderen Worten ein Vollchartervertrag

zwischen ihm und dem Frachtführer abgeschlossen worden ist; den Gegensatz zu diesem Vollchartervertrag bildet der Teilchartervertrag, bei welchem nur ein Teil des Schiffes für die Frachtgüter des Absenders gechartert worden ist, und der sogenannte Stückgütervertrag, bei welchem der Frachtvertrag nur bezüglich einiger Stückgüter des Absenders getätigt und ein bestimmter Teil des Schiffes für diese nicht reserviert wurde. Demgemäß hat also der Absender weder bei dem Teilchartervertrag noch bei dem Stückgütervertrag das Recht, dem Frachtführer bindende Anweisungen über den Platz zur Einnahme der Ladung zu erteilen, vielmehr steht das Recht zur Auswahl des Ladeplatzes in Fällen dieser Art grundsätzlich dem Frachtführer selbst zu. Selbstverständlich darf der Frachtführer aber trotz dieser seiner grundsätzlichen Wahlfreiheit bezüglich des Ladeplatzes in den letztbezeichneten beiden Fällen nicht gegen die Grundsätze von Treu und Glauben, von denen auch das Frachtrecht beherrscht wird, und gegen die berechtigten Interessen des Absenders verstoßen, hat vielmehr sein Schiff entweder an dem Ladeplatze seines Frachtunternehmens oder in Ermangelung eines eigenen Ladeplatzes an dem ortsüblichen Ladeplatze zur Einnahme der Ladung bereitzustellen. Das letztere ergibt sich auch aus der Bestimmung des § 27 Absatz 2 B.-Sch.-G., in welchem der Fall geregelt wird, daß ein Vollchartervertrag über das Schiff abgeschlossen worden ist und dem Absender demnach grundsätzlich das Recht zur Anweisung des Ladeplatzes dem Frachtführer gegenüber zusteht, wie erwähnt wurde. Wenn nämlich in diesem Falle der Vollcharterung des Schiffes die Anweisung des Absenders nicht rechtzeitig erfolgt; oder wenn die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffes oder die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen die Befolgung der von dem Absender erteilten Anweisung nicht gestatten, so kann der Frachtführer, falls der Absender auf die Aufforderung nicht unverzüglich einen geeigneten Ladeplatz bezeichnet, an einem ortsüblichen Ladeplatz anlegen, wobei er bei der Wahl des Ladeplatzes die Interessen des Absenders tunlichst zu berücksichtigen hat. Diese Bestimmung ist nun entsprechend auch auf die beiden letzterwähnten Fälle der Teilcharterung und des Stückgütervertrages anzuwenden, bei denen, wie gesagt, das Recht zur Wahl des Ladeplatzes grundsätzlich dem Frachtführer zusteht; auch hier hat also der Frachtführer in Ermangelung eines eigenen Ladeplatzes unter Berücksichtigung der Interessen des Absenders an dem ortsüblichen Ladeplatze anzulegen.

Der § 27 Absatz 5 B.-Sch.-G. regelt dann schliesslich noch die Frage, ob der Frachtführer verpflichtet ist, die Verladung der Frachtgüter des Absenders an verschiedenen Ladeplätzen des Abgangsortes vorzunehmen und kommt hierbei zu der Entscheidung, daß der Frachtführer hierzu nur dann verpflichtet ist, wenn eine diesbezügliche besondere Vereinbarung zwischen den Parteien getroffen worden ist, also regelmäßig in dem Frachtvertrage selbst. Ist das der Fall, so hat der Frachtführer gegen den Absender Anspruch auf Ersatz der erstehenden Mehrkosten. Die Dauer der Ladezeit wird aber durch die von dem Frachtführer übernommene Verpflichtung dieser Art nicht berührt.

Die Wahl des Ladeplatzes erfolgt zu dem Zwecke der Einnahme der Ladung in das Schiff. Dementsprechend bestimmt der § 28 B.-Sch.-G., daß der Frachtführer dem Absender diesbezügliche Anzeige zu erstatten hat, sobald er zur Einnahme der Ladung bereit ist. Diese Anzeige der Ladebereitschaft seitens des Frachtführers ist für die sogenannten Ladefristen und das Liegegeld von größter Bedeutung, weil nach § 29 B.-Sch.-G. mit dem auf die Anzeige der Ladebereitschaft folgenden Tage die Ladezeit beginnt.

Was zunächst diese Anzeige selbst in formeller Beziehung anbetrifft, so hat sie nach § 28 Absatz 2 B.-Sch.-G. an einem Werktage vor dem Schlusse der ortsüblichen Geschäftsstunden zu erfolgen. Eine spätere oder an einem Sonntage oder allgemeinen Feiertage erfolgte Anzeige gilt als am nächsten Werktage erfolgt. Weigert sich der Absender, den Zeitpunkt des Empfanges der Anzeige zu bescheinigen, so ist der Frachtführer befugt, auf Kosten des Absenders eine öffentliche Urkunde darüber errichten zu lassen.

Wie bereits bemerkt wurde, beginnt mit dem auf die Anzeige der Ladebereitschaft folgenden Tage die Ladezeit. Sie beträgt nach § 29 B.-Sch.-G. bei Ladungen bis zu 30 000 kg zwei Tage, bis zu 50 000 kg drei Tage, bis zu 100 000 kg vier Tage und so fort in Stufen von 50 000 kg je einen Tag mehr für jede höhere Stufe bis zu Ladungen von 500 000 kg; von da ab steigt die Ladezeit für je 100 000 kg um je einen Tag. Bei Ladungen über 1 000 000 kg beträgt die Ladezeit achtzehn Tage.

Bei der Berechnung dieser Ladezeit kommen auch diejenigen Tage in Ansatz, an welchen der Absender, wenngleich ohne sein Verschulden, an der Lieferung der Ladung verhindert ist, was von besonderer Wichtigkeit für den Fall des Ausbruches eines Streiks in dem Unternehmen des Absenders ist. Denn trotzdem in diesem Falle auf seiten des Absenders bezüglich der Nichtlieferung der Ladung ein Verschulden ohne Zweifel nicht vorliegt — es sei denn, daß er den Ausbruch des Streiks selbst verschuldet hatte —, läuft gleichwohl die Ladezeit weiter, was ja auch um deswillen als gerechtfertigt erscheint, weil auch den Frachtführer an der Nichtlieferung der Ladung kein Verschulden trifft und das Risiko des Einladens naturgemäß dem Eigentümer der Ladung zur Last fallen muß, nicht etwa dem Frachtführer, der ja lediglich den Transport übernimmt. Nicht in Ansatz kommen dagegen Sonntage und allgemeine Feiertage sowie die Tage, an welchen durch zufällige Umstände, insbesondere durch Hochwasser oder Eisgefahr, die Verladung nicht nur der bedungenen, sondern jeder Art von Gütern auf das Schiff verhindert ist. Aus der Art der von dem Gesetz gewählten Beispiele des Hochwassers und der Eisgefahr ergibt sich, daß unter den zufälligen Umständen lediglich Naturereignisse zu verstehen sind, nicht Ereignisse wirtschaftlicher Art oder eigene Maßnahmen des Absenders, mögen diese Maßnahmen auch an sich begründet sein, so z. B. Rücktritt von dem mit dem Empfänger der Waren bzw. Frachtgüter abgeschlossenen Kaufvertrage wegen Zahlungsunfähigkeit des letzteren.

Liefert der Absender die Ladung nicht so zeitig, daß die Beladung innerhalb der Ladezeit vollendet werden kann, so gebührt dem Frachtführer Liegegeld für jeden Tag, um welchen infolgedessen die Ladezeit überschritten wird, wobei jedoch für Tage, an denen die Schiffahrt überhaupt geschlossen ist, Liegegeld nicht beansprucht werden kann, § 30 B.-Sch.-G. Diese Bestimmung des § 30 B.-Sch.-G. über das Liegegeld gilt auch dann, wenn bedungen ist, daß der Frachtführer nach Ablauf der Ladezeit noch länger auf die Ladung warten soll — sogenannte Ueberliegezeit (§ 31 B.-Sch.-G.). Diese Ueberliegezeit beginnt mit dem Ablaufe der Ladezeit, wobei die vorerwähnten Grundsätze der Ladezeit gelten mit der Besonderheit allein, daß die Ueberliegezeit in Ermangelung einer besonderen Vereinbarung höchstens eine Woche beträgt. Ueber das Liegegeld selbst und seine späteren Erklärungen nach Ablauf der Lade- und Ueberliegezeit sind dann noch in den Bestimmungen der §§ 32 und 33 B.-Sch.-G. Einzelvorschriften getroffen worden.

Das bezüglich der Ladezeit, Ueberliegezeit und des Liegegeldes Gesagte gilt zunächst nur bei der Vollcharterung des Schiffes, wenn also mit anderen Worten das Schiff im ganzen verfrachtet worden war. Ist das nicht der Fall, sondern nur ein verhältnismäßiger Teil oder ein bestimmter Raum des Schiffes verfrachtet worden, oder hat der Frachtvertrag Stückgüter im Gewicht von 10 000 kg oder mehr zum Gegenstande, so gelten folgende Abweichungen von der oben erwähnten Regelung: Die Ladezeit beträgt für den einzelnen Absender bei einer von ihm zu liefernden Ladung bis zu 50 000 kg einen Tag, bis zu 100 000 kg zwei Tage und so fort in Stufen von 50 000 kg je einen Tag mehr für jede höhere Stufe bis zu Ladungen von 500 000 kg; von da ab steigt die Ladezeit für je 100 000 kg um je einen Tag; bei Ladungen über 1 000 000 kg beträgt die Ladezeit 16 Tage. Eine Verpflichtung zur Entrichtung von Liegegeld tritt jedoch in keinem Falle vor Ablauf von drei Tagen seit dem Zeitpunkte ein, mit welchem die Ladezeit einem der Absender gegenüber zuerst zu laufen begonnen hat; der Frachtführer ist indes nicht berechtigt, von mehreren Absendern gleichzeitig für denselben Tag das Liegegeld mehrfach zu beanspruchen. (§ 38.) Hat der Frachtvertrag Stückgüter im Gewichte von weniger als 10 000 kg zum Gegenstande, so muß der Absender auf die Aufforderung des Frachtführers ohne Verzug die Lieferung beginnen, so daß also mit anderen Worten hier keine Lade- und Ueberliegezeit besteht. Denn nach § 39 Absatz 2 B.-Sch.-G. ist der Frachtführer, wenn nicht die Lieferung unverzüglich erfolgt, nicht verpflichtet, auf die Lieferung der Güter zu warten, und kann, wenn er ohne dieselben die Reise antritt, die Hälfte der bedungenen Fracht als Entschädigung beanspruchen. Zur Erhaltung dieses dem Frachtführer von dem Gesetz gewährten Anspruches auf Erhaltung der bedungenen Fracht ist es jedoch notwendig, daß der Frachtführer dem Absender seine diesbezügliche Absicht vor dem Antritt der Reise kundgibt. Weigert sich der Absender, den Zeitpunkt des Empfanges der Anzeige des Frachtführers vor dem Antritt der Reise zu bescheinigen, so ist auch hier der Frachtführer berechtigt, auf Kosten des Absenders eine öffentliche Urkunde über die Tatsache des Empfanges der Anzeige errichten zu lassen. Die gesetzliche Regelung bezüglich der Ladezeit, Ueberliegezeit und des Liegegeldes ist, wie ersichtlich, nicht gerade sehr vereinfacht gestaltet worden, so daß Streitigkeiten in dieser Hinsicht nicht zu den Seltenheiten zählen. Zwecks Vermeidung aller Zweifel und Streitigkeiten wird es sich demgemäß empfehlen und jedenfalls am zweckmäßigsten sein, über die Ladezeit, Ueberliegezeit und das von dem Absender zu gewährende Liegegeld in dem getätigten Frachtvertrage selbst ausdrückliche und genauere Bestimmungen aufzunehmen, was eben um deswillen zulässig und rechtswirksam ist, weil die erwähnten gesetzlichen Bestimmungen nicht zwingendes Recht enthalten, sondern durch Parteivereinbarung geändert werden können, also mit anderen Worten nur dann platzgreifen, wenn entsprechende ausdrückliche Vereinbarungen zwischen Absender und Frachtführer nicht getroffen worden sind.

Wie für den Absender, so sieht das Gesetz auch für den Frachtführer eine Reihe von Verpflichtungen ersterem gegenüber vor, denen der Frachtführer in Ermangelung ausdrücklicher anderweitiger Bestimmungen in dem Frachtvertrage nachzukommen hat.

Der Frachtführer hat nämlich gemäß § 42 B.-Sch.-G. die ihm hinsichtlich der Beladung obliegenden Arbeiten mit tunlichster Beschleunigung auszuführen, ist aber zur Uebernahme der Güter an Sonntagen und allgemeinen Feiertagen nicht verpflichtet, es sei denn, daß ein Notfall vorliegt. Die Beweislast dafür, daß ein Notfall im Sinne dieses Begriffes vorliegt, trägt jedenfalls der Absender. Ist über die Zeit, binnen welcher der Frachtführer den Transport bewirken soll, im Frachtvertrage nichts bedungen, so

ist die Reise binnen einer den Umständen des Falles angemessenen Frist anzutreten. Was unter angemessener Frist im Sinne dieser Bestimmung des Gesetzes zu verstehen ist, ist nach objektiven Grundsätzen des Handelsverkehrs zu entscheiden, nicht nach dem subjektiven Ermessen des Frachtführers, falls Streitigkeiten hierüber entstanden sind. Den Frachtführer trifft die Beweislast dafür, daß er die Reise innerhalb der angemessenen Frist angetreten hat, falls der Absender Gegenteiliges behauptet und Schadensersatzansprüche aus diesem Grunde gegen den Frachtführer erhebt.

Ferner muß der Frachtführer statt der vertragsmäßigen andere von demselben Absender nach dem Ablieferungsorte ihm angebotene Güter annehmen, wenn dadurch seine Lage nicht verschlechtert wird. Unter Verschlechterung der Lage des Frachtführers würde z. B. eine übermäßige Beschwerung seines Schiffes zufolge der anderweitigen Ladung zu verstehen sein. Ist die Beförderung mittels eines bestimmten Schiffes bedungen, so darf der Frachtführer die Güter nicht in ein anderes Schiff verladen oder umladen. Im Falle einer Zuwiderhandlung haftet er für jeden Schaden, in Ansehung dessen er nicht beweist, daß derselbe auch dann entstanden und dem Absender zur Last gefallen sein würde, wenn die Güter nicht in das andere Schiff verladen worden wären. Ist die Beförderung mittels eines bestimmten Schiffes nicht vereinbart worden, so darf der Frachtführer in Ermangelung einer entgegenstehenden Vereinbarung bereits verladene Güter nicht ohne Erlaubnis des Absenders in ein anderes Schiff umladen, widrigenfalls er für allen infolge der Umladung entstandenen Schaden haftet. Auf die Umladung in ein anderes Schiff, welche in Fällen der Not oder wegen niedrigen Wasserstandes erforderlich wird, sowie auf die übliche Umladung in Leichtschiffe an Hafenplätzen findet diese gesetzliche Regelung des § 44 B.-Sch.-G. jedoch keine Anwendung.

Fraglich ist, ob der Frachtführer berechtigt ist, statt des in dem Frachtvertrage namentlich bezeichneten Schiffes ein gleichwertiges oder sogar ein besseres Schiff zur Verladung der Frachtgüter des Absenders zu benutzen. Man wird diese Frage m. E. zu bejahen haben, da nicht angenommen werden kann, daß von dem Absender auf die Benutzung gerade des mit Namen bezeichneten Schiffes ein derartiges Gewicht gelegt wird, daß nunmehr dem Frachtführer auch die Benutzung eines diesem Schiffe völlig gleichwertigen oder gar besseren Schiffes untersagt sein sollte. Selbstverständlich trägt aber der Frachtführer bei Untergang des verwendeten anderen Schiffes die Beweislast dafür, daß das von ihm tatsächlich verwendete Schiff dem ursprünglich bezeichneten mindestens gleichwertig bzw. besser war wie dieses andere.

Die Schadensersatzpflicht des Absenders dem Frachtführer gegenüber bei unrichtigen Angaben über die verladenen Güter oder bei der Verladung solcher Güter, deren Ausfuhr oder deren Ausfuhr in dem Ablieferungsorte verboten ist oder bei Verletzung von Polizei-, Steuer- und Zollgesetzen seitens des Absenders regelt der § 45 B.-Sch.-G. dahin, daß diese Schadensersatzpflicht des Absenders das Vorliegen eines Verschuldens auf seiner Seite zur Voraussetzung hat. Demnach ist es Sache des Frachtführers, nicht nur den Beweis eines Schadens auf seiner Seite, sondern auch den Beweis des Vorliegens eines Verschuldens auf seiten des Absenders in der bezeichneten Richtung zu erbringen, falls seine Schadensersatzforderung rechtlich begründet sein soll. Im übrigen besteht eine Schadensersatzpflicht des Absenders in Fällen dieser Art nicht nur dem Frachtführer, sondern auch den übrigen Ladungsbeteiligten, den beförderten Personen und der Schiffsbesatzung gegenüber, falls nur die Voraussetzung des Verschuldens auf seiten des Absenders gegeben ist. Dadurch, daß der Absender mit Genehmigung des Frachtführers gehandelt hat, wird er von seiner Schadensersatzpflicht den letztbezeichneten Personen gegenüber aber nicht befreit, dagegen selbstverständlich von seiner Verantwortlichkeit dem Frachtführer selbst gegenüber, daß dessen Genehmigung ein Verschulden des Absenders ihm gegenüber ausschließt.

Aus der Einziehung der Güter (deren Beschlagnahme) kann der Absender keinen Grund herleiten, die Zahlung der Fracht dem Frachtführer gegenüber zu verweigern, wie dies der § 45 Absatz 2 B.-Sch.-G. ausdrücklich vorsieht. Ob diese Bestimmung auch dann gilt, wenn der Frachtführer davon Kenntnis hatte, daß der Absender verbotswidrig Güter verladen hatte, bei denen mit der Gefahr der Beschlagnahme zu rechnen ist, erscheint als zweifelhaft. Man wird bei der Beantwortung dieser Frage davon auszugehen haben, daß, falls dem Absender jede Verfügung über die betreffenden Güter gesetzlich untersagt war, auch der über diese Güter mit dem Frachtführer abgeschlossene Frachtvertrag als gegen ein gesetzliches Verbot verstoßend nichtig und unwirksam ist, so daß der Frachtführer zufolge dieser Nichtigkeit des Frachtvertrages auch keine klagbaren Ansprüche gegen den Absender herleiten kann. Das gilt selbstverständlich nur dann, wenn der Absender die Zahlung der Fracht an den Frachtführer später verweigert und demnach für den Frachtführer die klageweise Geltendmachung seines Frachtlohnes in Frage kommt. Zahlt der Absender dem Frachtführer freiwillig den Frachtlohn, so hat es hierbei unter allen Umständen sein Bewenden und der Absender kann also nicht unter Berufung auf die Nichtigkeit des ganzen Frachtvertrages bei Vorliegen obiger Voraussetzungen verbotswidriger Verfügung seinerseits nunmehr von dem Frachtführer das gezahlte Frachtgeld zurückfordern.

Wenn die Güter des Absenders das Schiff oder die übrige Ladung gefährden, so ist der Frachtführer befugt, die Güter an Land zu setzen oder in dringenden Fällen über Bord zu werfen. Grundsätzlich sind demgemäß die Güter des Absenders bei Gefährdung des Schiffes an Land zu setzen, so daß also der anderweitige Notbehelf des Ueberbordwerfens nur in ganz seltenen Ausnahmefällen platzgreifen kann, wenn eben ein dringender Notstand, z. B. drohender Untergang oder ausgebrochenes Feuer auf dem Schiff, vorliegt. Daß ein derartiger Notstand vorgelegen hat, hat der Frachtführer in Zweifelsfällen zu beweisen, weil eben diese Maßnahme von ihm nur ausnahmsweise ergriffen werden darf, da ihm die Obhut und Bewahrung der Frachtgüter gemäß dem Frachtvertrage obliegt. Auch für den Regelfall, daß der Frachtführer die Güter an Land setzt, hat er hierbei die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zu wahren, muß also die Frachtgüter einer Güterstelle übergeben, die die Verwahrung derartiger Güter, wie sie in Frage stehen, übernimmt. Die Lagerungskosten fallen selbstverständlich dem Absender zur Last, falls nicht auf seiten des Frachtführers etwa ein Verschulden vorliegen sollte.

Die Wiederausladung seiner Güter kann der Absender nach Antritt der Reise vor ihrer Ankunft an dem Ablieferungsorte nur gegen Berichtigung der vollen Fracht sowie aller sonstigen Forderungen des Frachtführers und gegen Berichtigung und Sicherstellung der Beiträge zur großen Haverei und der Bergungs- oder Hilfskosten, die auf den Gütern haften, fordern. Im Falle derartiger Wiederausladung hat der Absender nicht nur die hierdurch entstandenen Mehrkosten, sondern auch den Schaden zu ersetzen, welcher aus dem durch die Wiederausladung der Güter verursachten Aufenthalt dem Frachtführer entsteht.

Die Umsatzsteuerpflicht der Schiffahrtskosten.

Von Dr. jur. Seitler (Duisburg).

Unter dieser Ueberschrift behandelt Herr Dr. Eckstein (Berlin) nochmals die Umsatzsteuerfrage in Heft 17 der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" 1919, S. 288/89, dabei auf meinen Ausführungen in Heft 3/4 der genannten Zeitschrift 1919, S. 24 ff. fußend, welch letztere übrigens auch in Ausführungsvorschriften des Herrn Reichsministers der Finanzen für die Binnenschiffahrt (vgl. „Der Rhein", Heft 18, 1919, S. 102 ff.) Berücksichtigung gefunden haben. Bei Erörterung der Frage, in welcher Weise die Umsatzsteuer für die Umsatzkosten zu berechnen ist, bemerkt Herr Dr. Eckstein, der sonst zum gleichen Ergebnis kommt wie ich, folgendes: „Unzulässig scheint es mir jedenfalls, die Umschlagskosten irgendwie in die Generalunkosten einzurechnen und damit zum Gegenstand der Fracht zu machen, wie es Seitler a. a. O. tut."

Diese Ansicht des Herrn Dr. Eckstein kann ich nur auf rein mißverstandene Auffassung meiner Ausführungen a. a. O. zurückführen, denn tatsächlich habe ich dies weder behauptet, noch kann diese Ansicht aus meinen Ausführungen herausgelesen werden.

Ich sagte wörtlich: „Schwierigkeiten entstehen (bei der Berechnung der Steuer für die Umschlagskosten), wenn der Umschlag im Betriebe des Transportunternehmers selbst ausgeführt und die Umschlagskosten als Generalunkosten in die Fracht von vornherein einkalkuliert sind, ohne daß die im einzelnen Fall für den Umschlag entstehenden Kosten besonders verbucht und berechnet werden. Dies wird vor allem bei den festen Frachttarifen der Fall sein. Insofern es nicht bereits mit Rücksicht auf die Entrichtung der Verkehrssteuer geschehen ist, müßten die Reedereien die Fracht künftighin ohne Berücksichtigung der Umschlagskosten berechnen und über letztere getrennt Buch führen. Nur so wird die nachträgliche Aussonderung der Umschlagskosten aus der Fracht vermieden und eine einfache Berechnung der Umsatzsteuer ermöglicht werden können."

Daraus ergibt sich wohl unzweideutig, daß ich nirgends die Umschlagskosten in die Generalunkosten eingerechnet habe, sondern ich sage nur, falls einmal die Umschlagskosten als Generalunkosten, oder noch deutlicher ausgedrückt, wie Generalunkosten in die Fracht eingerechnet werden. Ich setze also nur den Fall, daß dies geschieht. Daß dies aber wirklich vorkommt, beweist die Tatsache, daß z. B. in dem Verhältnis der Kohlenkontor-Reedereien zum Kohlenkontor die Kohlenfrachten ab Ruhrort frei Waggon bestimmt werden und die Umschlagskosten von Schiff in Waggon nicht besonders dabei zum Ausdruck kommen. Die Fracht von Ruhrort nach Mannheim frei Waggon beträgt dann z. B. einfach 10 M die Tonne. Die Reederei muß in diesem Fall alle ihre Unkosten im voraus eingerechnet haben, also auch die Umschlagskosten, die im Betriebe der Reederei selbst entstehen.

Wenn ich für diesen Fall darlegte, ob und wie künftighin die Umschlagskosten zu versteuern und getrennt zu berechnen und zu verbuchen sind, so kann jedenfalls mir selbst nicht unterstellt werden, daß ich die Umschlagskosten in die Generalunkosten einrechne und damit zum Gegenstand der Fracht mache.

Im übrigen habe ich in meinen Ausführungen, ebenso wie Herr Dr. Eckstein, bereits darauf hingewiesen, daß in solchen Fällen die Kosten für die Umschlagsleistung und die eigentlichen Frachtkosten für die Beförderung (Beförderungspreis) jeweils getrennt berechnet und verbucht werden müssen.

Nichthaftung des Schiffseigners gegenüber dem Befrachter für Verschulden des Schleppers.

(Auszug aus einem Urteil des Reichsgerichts vom 19. November 1917, abgedruckt in der „Juristischen Wochenschrift" Jahrgang 47,

Nr. 8, S. 370 ff. und in den „Eisenbahn- und verkehrsrechtlichen Entscheidungen und Abhandlungen" Bd. 35, H. 4, S. 366 ff.)

Das RG. hat in seinem Urteil vom 24. Februar 1912 (RG. 78, 380) eine Haftung des als Frachtführer beteiligten Eigners des geschleppten Kahns für das Versehen seines Schleppers verneint und dabei das entscheidende Gewicht auf die selbständige Stellung gelegt, die bei der Binnenschiffahrt der Schlepperführer gegenüber dem Schiffer des geschleppten Kahns einnehme. Daß die Fortschaffung der Güter durch die Hilfe des Schleppdampfers gefördert werde, sei zwar — so wird in jenem Urteil ausgeführt — nicht zu verkennen; der Führer des Schleppers trete jedoch zum Eigner des geschleppten Schiffes nicht in das Verhältnis einer unselbständigen Hilfsperson. Der Eigner des Schleppdampfers bleibe nach dem Schleppvertrage ein selbständiger und unabhängiger Unternehmer; weder er selbst noch der in seinem Dienst stehende Schlepperführer werde durch den Vertrag zum Angestellten des Kahnführers oder trete unter dessen Aufsicht und Machtbereich. Vielmehr liege es gerade umgekehrt so, daß der Kahnführer sich vertragsgemäß unter des Kommando des Schleppführers begeben habe. An dieser Rechtsansicht muß der erkennende Senat auch bei erneuter Prüfung der Rechtsfrage festhalten. Allerdings ist im § 331 HGB., übereinstimmend mit dem Grundsatze des § 278 BGB., die Haftung des Frachtführers ganz allgemein für ein Verschulden derjenigen Person ausgesprochen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient, und es ist auch unzweifelhaft, daß die Mitwirkung des Schleppdampfers dem Zwecke der Beförderung der Güter dient. Allein die besondere Stellung, die der Eigner und der Schiffer des Schleppdampfers bei der Binnenschiffahrt gegenüber dem Eigner des geschleppten Schiffes und dessen Schiffer einnehmen, nötigt dazu, den Schleppereigner, der durch einen Schleppvertrag die Fortbewegung des befrachteten Schiffes übernimmt, und den von ihm gestellten Schiffer nicht als Hilfspersonen des Frachtführers im Sinne der vorgenannten Gesetzesvorschriften anzusehen. Der Schleppereigner steht dem Kahneigner und Frachtführer als ein selbständiger Unternehmer gegenüber, und dem Schiffer des Schleppdampfers liegt selbständig die allgemeine Leitung des Schleppzuges ob, während der Kahnschiffer den Weisungen des Schleppers nachzukommen und die Fahrt durch richtiges Nachsteuern und Wahrnehmung der ihm sonst zu Gebote stehenden zweckdienlichen Maßnahmen nach Kräften zu fördern hat (RG. 65, 383). Zu dem Frachtführer und Kahneigner tritt der Schlepperführer in kein Abhängigkeitsverhältnis und braucht von ihm für die Leitung des Schleppzuges keine Vorschläge oder Befehle entgegenzunehmen. Unter diesen Umständen erscheint es als eine Ueberspannung des dem § 431 HGB. und § 278 BGB. zugrunde liegenden Rechtsgedankens, wollte man in den Fällen, in denen die Annahme eines Schleppers dem Inhalt des Frachtvertrags und dem Willen beider Vertragsparteien entspricht, dem Frachtführer und Kahneigner die Haftung für jedes Verschulden des Schlepperführers aufbürden, obschon dieser in der Leitung des Schleppzuges von den Weisungen des ersteren ganz unabhängig ist. Den Verkehrsanschauungen entspricht es vielmehr, solche selbständigen Personen nicht zu denjenigen zu rechnen, deren sich der Frachtführer bei Ausführung der Beförderung „bedient", und sie nicht mit den eigenen „Leuten" des Frachtführers auf die gleiche Stufe zu stellen. Für Verluste und Beschädigungen des Frachtgutes, die durch ihr Verschulden hervorgerufen sind, haftet daher der Frachtführer nur nach Maßgabe des § 58 B.-Sch.-G.; ihm steht also der Entlastungsbeweis offen, daß der Verlust oder die Beschädigung durch Umstände herbeigeführt ist, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten. R.

Kleine Mitteilungen

Der Ausbau unserer Wasserstraßen. In der preußischen Landesversammlung hat anläßlich des zur Beratung stehenden Haushaltes der Bauverwaltung der Eisenbahnminister Oeser das Wort ergriffen. Von rechts und von links und aus der Mitte kommt der übereinstimmende Ruf nach dem A u s b a u u n s e r e r W a s s e r s t r a ß e n. Dr. Richter von der Deutschen Volkspartei knüpfte an den Uebergang der Wasserstraßenverwaltung auf das Reich an und hielt es für einseitig, die uns verbleibende Hochbauverwaltung dem Ministerium des Innern oder dem Kultusministerium zu unterstellen. Am ehesten liese sie sich wohl noch dem Wohlfahrtsministerium angliedern. Die Fortführung des Mittellandkanals, solange Preußen noch mit den Wasserstraßen zu tun habe, werde erfreulicherweise jetzt auf einmütige Zustimmung im Hause rechnen können. Die Linienführung sei spätere Sorge. Das Geld müsse auch der sparsamste Finanzminister dazu geben, denn es könne nicht nützlicher angelegt werden. Darauf führte Eisenbahnminister Oeser u. a. folgendes aus:

„Es liegt eine Tragik des Verhängnisses vor, daß das Verständnis für die Notwendigkeit des Wasserstraßenbaus sich gerade in einem Zeitpunkt allgemein durchgesetzt hat, wo wir genötigt sind, unsere Wünsche mehr als früher zurückzustecken. Die Vorarbeiten für den Mittellandkanal werden weiter gefördert werden. Zurzeit wird eine Denkschrift bearbeitet, auf Grund deren die örtlichen Wasserstraßenbeiräte vom Landeswasserstraßenrat zu Verhandlungen herangezogen werden sollen. Ebenso werden Verhandlungen mit den beteiligten Landesregierungen stattfinden. Sobald das Ergebnis vorliegt, wird das Haus darüber zu beschließen haben, in welchem Tempo der Kanal gebaut werden soll. Ueber die Linienführung spreche ich mich absichtlich nicht aus, weil ich den berufenen Instanzen nicht vorgreifen will. Für den Anschlußkanal von Hildesheim und die übrigen schon in Angriff genommenen Notstandsarbeiten waren im ganzen 45 Millionen Mark vorgesehen, von denen bereits 9 Millionen verausgabt worden sind. Wir werden für diese Ausgaben Indemnität nachsuchen; die Arbeiten mußten in Angriff genommen werden, um Arbeiter zu beschäftigen. Die Verhandlungen über die finanziellen Fragen und über die zu leistenden Entschädigungen sind noch nicht abgeschlossen. R.

Bewachung von Transporten.

Die Reichsarbeitsgemeinschaft für das Transportgewerbe (Berlin) teilt uns folgendes mit der Bitte um Veröffentlichung mit:

„Der Bewachungsdienst beim Oberkommando, Abteilung Heerespolizei, welcher seit dem Jahre 1916 besteht, bietet der Arbeitsgemeinschaft seine Dienste an. Die Heerespolizei übernimmt im allgemeinen und im Heeresinteresse jegliche Ueberwachung von liegenden sowie auch Begleitung von rollenden Gütern aller Art. Die hierzu gestellten Kommandos in Zivilkleidung sind bewaffnet und mit allen erforderlichen polizeilichen Vollmachten versehen. Die Mannschaften haben das Recht und die Pflicht, jeden bei einem versuchten Raube ertappten Verbrecher sofort zu verhaften und im Notfalle sofort von der Schußwaffe Gebrauch zu machen.

Die den Mitgliedern für geforderte Stellung von Polizeimannschaften entstehenden Kosten bewegen sich, da es sich um eine Staatseinrichtung handelt, in den allerniedrigsten Grenzen. Außer den dem Staate erwachsenden Kosten für Reise, Verpflegung und Löhnung werden keinerlei besondere Spesen berechnet. Einer freiwilligen Leistung der Auftraggeber an die Wachmannschaften für gute Durchführung steht natürlich nichts im Wege.

Jede Anforderung von Mannschaften ist zur schnelleren Erledigung schriftlich oder telegraphisch an die Reichsarbeitsgemeinschaft zu übermitteln, die im unmittelbaren Einvernehmen mit der Heerespolizei Berlin und ihren über das ganze Reich verstreuten 17 Zweigstellen für sofortige Erledigung der Aufträge besorgt sein wird. Auch alle Anfragen wegen Berechnung von entstehenden Kosten bittet die Arbeitsgemeinschaft an sie gelangen zu lassen. Es ist hierbei anzugeben: Ort der Bewachung oder bei Transporten Reiseweg, voraussichtliche Dauer des Transportes, Anzahl der Waggons usw. und Anzahl der angeforderten Mannschaften. Jede gewünschte Anzahl von Begleitkommandos kann sofort gestellt werden.

Die Arbeitsgemeinschaft bittet, in Bedarfsfällen von diesem Anerbieten ausgiebigen Gebrauch zu machen. R.

Eine Reichsbauverwaltung wird mit dem 1. Oktober d. J. unter der zweiten Abteilung des Reichsschatzministeriums in Tätigkeit treten. Der Geschäftsumfang dieser Behörde umfaßt sämtliche Hoch- und Tiefbauangelegenheiten der Heeres- und Marineverwaltung, der Reichsministerien und des Reichstags sowie des Zoll- und Steuerwesens. Ausgenommen sind nur die Bauten der Reichseisenbahnverwaltung und der Reichspostverwaltung. Zur Bewältigung ihrer Aufgaben stehen der Reichsbauverwaltung die Abteilungen III der Landesfinanzämter und unter diesen die Reichsvermögensämter zur Verfügung. Das Vermögensamt, an dessen Spitze ein Bauamtmann steht, ist der Träger der örtlichen Bau- und Verwaltungsgeschäfte. Zur Erledigung der sehr umfangreichen Dienstgeschäfte sind dem Reichsvermögensamt Finanzsekretäre, Bausekretäre, Inspektoren und Unterbeamte beigegeben. Für entlegenere Stellen werden die Geschäfte durch besonders beauftragte Finanz- oder Bausekretäre erledigt, je nachdem die Verwaltungs- oder bautechnischen Aufgaben vorherrschen. Diesen Vermögensstellen wird eine gewisse Selbständigkeit eingeräumt; auch die Vermögensämter sollen mit größeren Vollmachten, als bisher ähnliche Behörden sie innehatten, ausgestattet werden, um das Verantwortungsgefühl und die Arbeitsfreudigkeit zu heben, die Arbeit zu beschleunigen und Kräfte zu sparen. In den Dienststellen in der Provinz bearbeitet als Mitglied der dritten Abteilung des Landesfinanzamtes der Finanz- und Baurat die Baugeschäfte. R.

Einteilung des Reichswirtschaftministeriums. Durch die heute vollzogene Zusammenlegung des Reichsernährungs- und Reichswirtschaftsministeriums unter der Bezeichnung „Reichswirtschaftsministerium" soll der innere Zusammenhang der Aufgaben der beiden Ministerien auch organisatorisch zum Ausdruck gebracht werden. Nach Beendigung des Krieges und Aufhebung der Blockade berühren sich die Aufgaben des Reichsernährungsministeriums insbesondere auf den Gebieten der Ein- und Ausfuhr und der Förderung der landwirtschaftlichen Produktion mit den Aufgaben des Reichswirtschaftsministeriums dergestalt, daß die getrennte Bearbeitung der Ernährungsfragen untunlich erscheint.

Vom 15. September 1919 werden nunmehr im Reichswirtschaftsministerium 1. dem Unterstaatssekretär A (Dr. Hirsch) die

Abteilungen, die a) allgemeine volkswirtschaftliche Fragen (u. a. Preisprüfung, Kriegswucher, Statistik, Revisionswesen), b) Ein- und Ausfuhr von Lebens- und Futtermitteln sowie von industriellen Rohstoffen und Fabrikaten, c) Industrie- und d) Handelspolitik, e) Verkehrswesen bearbeiten, 2. dem Unterstaatssekretär B (Dr. Peters) die Abteilungen, die Fragen der landwirtschaftlichen Produktion und der Ernährungswirtschaft bearbeiten, unterstehen. Die Abteilungen zu 1 werden vom 15. September 1919 ab in Berlin W 8, Mohrenstraße 11/12 (bisherige Diensträume des Reichsernährungsministeriums) untergebracht sein. R.

Die Wasserstände in den norddeutschen Stromgebieten im August 1919. (Nach den amtlichen Nachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde in Berlin.) Wie in der vorigen Uebersicht[1]) erwähnt worden ist, hatte die Weichsel am Anfang des Monats Hochwasser. Sonst ist im August an den größeren Flüssen kein Hochwasser aufgetreten. Die Wasserstände der Weichsel sind im Laufe des Monats bis auf MW zurückgegangen. Im übrigen waren die Wasserstandschwankungen nur klein. Gegenüber dem zwanzigjährigen Durchschnitt für den Monat August weisen alle westlichen Flüsse vom Elbegebiet ab Fehlbeträge auf, die an der Elbe, Aller und Ems besonders groß sind. Die Elbe stand im letzten Drittel des Monats, die Aller bei Westen und die Ems bei Lingen den ganzen Monat hindurch unter dem MNW der Jahre 1896/1915, und ohne die Zuschüsse aus dem Waldecker Staubecken, die dessen Inhalt von 130 auf 92 Millionen Kubikmeter verminderten, hätte auch die Weser das MNW merklich unterschritten.

Eine Besonderheit dieses Sommers ist, daß die Weichsel bis Ende August Wasserstände unter MW nur ganz vorübergehend gehabt hat.

Wasserstände im August 1919.

Gewässer	Pegelstelle	August 1919			MW August 96/15	Jahresmittel 96/15		
		NW	MW	HW		MNW	MW	MHW
Memel	Tilsit	122	139	154	142	80	239	602
Pregel	Insterburg[2])	−22	−1	46	7	−48	37	362
Weichsel	Thorn	145	263	430	102	−4	137	463
Oder	Ratibor	111	158	244	173	76	181	605
„	Frankfurt	75	134	212	133	57	163	376
Warthe	Landsberg	0	34	59	2	−36	60	237
Netze	Vordamm	−16	−6	14	−13	−37	27	137
Elbe	Barby	11	50	94	111	28	177	451
„	Wittenberge	24	61	101	125	50	192	434
Saale	Trotha U. P.	102	122	144	166	120	212	486
Havel	Spandau U. P.	18	27	38	45	24	77	145
„	Rathenow U. P.[3])	−20	−8	9	39	5	89	160
Spree	Spremberg U. P.	57	67	76	90	66	106	263
„	Kersdorf U. P.	178	192	206	219	196	255	345
Weser	Minden	168	175	188	203	164	266	564
Aller	Westen	166	175	185	235	186	293	480
Ems	Lingen	−172	−154	−138	−93	−136	−26	233
Rhein	Kaub	175	217	295	250	100	236	501
„	Köln	142	191	289	244	78	261	621
Neckar	Heilbronn	20	31	50	67	18	97	415
Main	Hanau	81	89	98	120	95	161	397
Mosel	Trier	−6	8	37	28	−2	100	450

Neue Speditions- und Schiffahrtsgutachten der Handelskammer zu Berlin. Im Bezirk der Handelskammer zu Berlin besteht kein Handelsgebrauch, nach welchem bei Verfrachtung von Schiffen für den Transport von Langholz ohne weiteres Liegegeld für die Ueberliegezeit nicht beansprucht werden kann. Wenn bei Verladung von Langholz in Schiffen der Versender die Ueberliegezeit dem Schiffer nicht vergüten will, so hat er dieses bei Annahme des Schiffers besonders zu vereinbaren. N. 13 649/19.

Nach Handelsbrauch kann beim Transport oberschlesischer Kohlen dem Schiffer, der nach dem Ladeschein für das aus der Verwiegung sich ergebende Gewichtsmanko gegenüber dem im Ladeschein durch seine Unterschrift anerkannten Gewicht zu haften hat, die Berufung auf § 59 Ziffer 4 B.-Sch.-G. nicht versagt werden. Der Schiffer darf sich vielmehr darauf berufen, daß das Manko während des Transportes durch Austrocknung entstanden ist. Die Gruben gewähren bei Kohlensendungen nach den Wasserumschlagsstellen für Austrocknung und Verstreuung vielfach ein Gutgewicht bis zu 2%. Ist kein Gutgewicht gegeben, so ist ein Gewichtsmanko von 78,60 Zentnern bei einer Ladung von 470 t, also von noch nicht 1%, bei einer Transportdauer von 4 Wochen in einem unverdeckten Kahn nicht als außergewöhnlich zu bezeichnen. N. 15 697/19.

Der von uns 1911 und 1916 bekundete Gebrauch, nach welchem im Kraftdroschken- wie im Pferdedroschkenbetrieb für die Beendigung des Vertragsverhältnisses zwischen Eigentümer und Fahrer eine Kündigungsfrist nicht besteht, hat durch keine entgegengesetzte Uebung eine Aenderung erfahren. Doch steht seiner Anwendung eine anderweite Regelung durch das Demobilmachungsamt zurzeit entgegen. N. 12 661/19.

[1]) Vgl. Heft 18 der Zeitschrift.
[2]) Bei Insterburg enthalten die letzten vier Spalten Mittelwerte aus den Abflußjahren 1908/1915.
[3]) Wasserstände in den letzten Jahren gesenkt.

Stellt der Verkäufer einer Ware vereinbarungsgemäß das Gespann zum Abfahren der Sendung, so ist er nur dann berechtigt, ein Wartegeld zu erheben, wenn die Ladung nicht fristgemäß abgenommen wird. Eine Uebung, nach welcher die Gespanne nur eine Stunde zu warten haben, ist hier nicht bekannt. Mit der Gestellung des Gespanns wird im allgemeinen bis zum vereinbarten Zeitpunkt der Abnahme durch den Kunden gewartet. Der Tagelohn für einen Zweispänner betrug nach dem Tarif der kriegswirtschaftlichen Vereinigung der Berliner Fuhrherren-Innung zu Berlin im Jahre 1918 bei 10 Stunden Arbeitszeit 90 M; die Entschädigung für einen halben Tag stellt sich somit auf 45 M. N. 7800/19.

Ein Handelsgebrauch, nach welchem die Abnahme eines Eisenbahnfrachtguts als bewirkt anzusehen ist, wenn der bahnamtliche Spediteur das Gut vor der Tür abstellt, ist auf Grund der von uns angestellten Ermittelungen nicht zu bejahen. Im Einzelfalle dürfte die Entscheidung davon abhängig sein, ob der Kutscher des bahnamtlichen Spediteurs von der Klägerin eine Empfangsbescheinigung erhalten hat. Wenn diese Empfangsbescheinigung vorbehaltlos erteilt worden ist (in der Regel wird die sogenannte Rollkarte von dem Empfänger quittiert), so ist nach den in Handelskreisen herrschenden Anschauungen die Abnahme als erfolgt anzusehen. N. 9062/19.

Nach dem Tarif der Vereinigten Berliner Spediteure war für die Abfuhr einer Sendung Haus- und Küchengerät (Blechgefäße) im Gewicht von 2800 kg am 27. Dezember 1917 zu berechnen an

a) Entladegebühr . . . . 5,60 M
b) Rollgeld für Sperrgut 2 M für 50 kg, mithin . . 112,— „
c) 50% Teuerungszuschlag . . . . 56,— „
d) Für die Abfuhr von Gütern bei Glatteis und Schnee wird für die Vorspanngestellung bzw. für verminderte Beladungsmöglichkeit der einzelnen Gepanne nach den Abmachungen unter den „Vereinigten Berliner Spediteuren“ ein sogenannter „Winterzuschlag“ in der Höhe des Rollgeldes erhoben; nach den Bekanntmachungen des Aufsichtsrats der Berliner Gütersammelstellen, die auch der Handelskammer regelmäßig zugehen, wurde der Winterzuschlag am 27. Dezember 1917 in Ansatz gebracht, mithin sind noch zu berechnen . . . . 112,— „

Zusammen 285,60 M.

Wegen der zunehmenden Unsicherheit im Straßenverkehr Groß-Berlins werden seit März 1917 die Sendungen der Spediteure gegen die Transportgefahren versichert; an Versicherungsgebühren werden erhoben:

Für Güter im Werte bis zu 20 M das kg . . 1% vom Wert, mindestens 0,50 M.
Für Güter im Werte über 20 M das kg . . . 2% vom Wert, mindestens 1,— M.
Für Güter im Werte über 50 M das kg . . . 3% vom Wert, mindestens 2,— M. H.

Tarifverhandlungen im Binnenschiffahrtsgewerbe. Am 30. September läuft der mit dem Transportarbeiterverband und dem Zentralverband der Maschinisten und Heizer abgeschlossene Tarifvertrag ab. Verhandlungen wegen Abschlusses eines neuen Tarifvertrages haben kürzlich zu dem Ergebnis geführt, daß die eigentlichen Tarifverhandlungen erst Anfang Oktober aufgenommen werden sollen, da vorher noch verschiedene Klarstellungen zu erfolgen haben. Bis zum Abschluß des neuen Vertrages wird der gegenwärtige Tarif verlängert. Das im Oktober abzuschließende neue Abkommen soll rückwirkende Kraft ab 1. Oktober erhalten. R.

Frachtzuschläge im Eisenbahngüterverkehr. Laut Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Berlin vom 25. September tritt vom 1. Oktober 1919 ab unter dem Vorbehalt, daß bis dahin zu der Maßregel die gesetzliche Ermächtigung erteilt wird (was durch Beschluß der preußischen Landesversammlung vom 24. September geschehen ist) eine Erhöhung der Tarife für den Güter- und Tierversand im innerdeutschen Verkehr um 50 vom Hundert ein. Für Steinkohlen, Braunkohlen sowie Gaskoks tritt ein neuer mit Erhöhung verbundener Kohlenausnahmetarif in Kraft, über den eine weitere Bekanntmachung von der Eisenbahndirektion Essen erlassen wird. Eine Erhöhung der Bahnhofsfrachten im Anhang 6 zum gemeinsamen Heft Tfv. 200 A tritt vorläufig noch nicht ein. Soweit nicht einzelne Tarifhefte zum 1. Oktober 1919 neu ausgegeben oder durch Nachträge ergänzt werden, erfolgt die Erhebung auf Grund von Einrechnungstafeln. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Aenderung des § 6 E.-V.-O. H.

Die Reederei Treuhand-Gesellschaft m. b. H. in Hamburg ist, wie uns eine Privatdepesche meldet, jetzt handelsgerichtlich eingetragen worden. Als Gegenstand des Unternehmens wird bezeichnet: 1. Die Annahme der vom Reich auf Grund des Gesetzes über Enteignungen und Schädigungen aus Anlaß des Friedensvertrages an Eigentümer von Kauffahrteischiffen und Besteller von Schiffsbauten zu gebührenden Vorschüsse; 2. die Verwaltung derartiger Beträge; 3. ihre Verteilung und Auszahlung an die Empfänger für Zwecke ihres Reedereibetriebes; 4. die Aufsicht, daß die ausgezahlten Beträge sinngemäß verwaltet werden. Das Stammkapital ist, wie bereits gemeldet, auf 1 Mill. M festgesetzt worden. R.

Schiffahrtsbetrieb in Groß-Berlin. Der Schiffahrtsbetrieb auf dem Neukölln-Britzer Kanal wird an der Wildenbruchbrücke bis auf weiteres für die Zeit von morgens 7 Uhr bis nachmittags 4 Uhr gesperrt. Schiffsfahrzeuge dürfen die Brücke nur in der Zeit von 4 Uhr nachmittags bis 7 Uhr morgens durchfahren. H.

Beseitigung der alten Marquardter Straßenbrücke. In Schiffahrtskreisen wird schon längst die Beseitigung der alten Brücke über den Sakrow-Paretzer Kanal erstrebt, nachdem die neue Brücke fertig ist und die Pfeiler der alten ein bekanntes Schiffahrtshindernis bilden. Dem Märkischen Schiffahrts-Verein wurde nunmehr auf einen erneuten Antrag von der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen mitgeteilt, daß der Antrag an die zuständige Stelle, den Landesdirektor der Provinz Brandenburg, mit dem Ersuchen um tunlichst beschleunigten Abbruch der alten Brücke weitergeleitet worden sei. H.

Wie steht es mit dem Mittellandkanal? Die Fertigstellung der Pläne. Die Vorarbeiten für den Weiterbau des Mittellandkanals von Hannover nach Magdeburg haben schon seit längerer Zeit begonnen. Aber leider ist die Frage der Linienführung im einzelnen noch sehr wenig geklärt, obwohl schon im Anfang des Jahrhunderts darüber ein sehr heftiger Kampf geführt worden ist. So wird wohl noch einige Zeit vergehen, bis die Vorlage ausgearbeitet und an die Volksvertretung gebracht sein wird. Zurzeit sind, wie wir erfahren, die Pläne erst so weit fertiggestellt, daß sie demnächst den Wasserbeirat beschäftigen werden. Der Hauptkampf zwischen den Interessenten der verschiedenen Linien wird erst später entbrennen.

Im übrigen ist mit dem Bau schon seit dem Frühjahr begonnen worden, indem man Notstandsarbeiten ausgeführt hat. Man hat von Hannover nach Peine und darüberhinaus nach Braunschweig gebaut, und zwar ohne Genehmigung der Volksvertretung, weil die ausgedehnte Arbeitslosigkeit sofortiges Handeln verlangte. Gegen 20 000 Mann sind dabei beschäftigt. Der Mindeststundenlohn beträgt 2 Mark, der Durchschnittslohn täglich 16,90 Mark. Aber der Andrang zu den Arbeiten war merkwürdig gering, namentlich von Jugendlichen; andererseits hatten sich auch Intellektuelle gemeldet. Dabei hat sich die Verwaltung alle Mühe gegeben, die Beköstigung so gut wie möglich zu gestalten. Die Leistungen sind recht gering. Im Frieden hat man für 1 Meter Erdbewegung im Durchschnitt meist nur 1 Mark gegeben, jetzt braucht man 8 bis 10 Mark und mehr.

Aber auch hier bestätigt sich die Erfahrung, die man in den letzten zwei bis drei Wochen in der Industrie gemacht hat, daß die Leistungen leise anfangen, sich zu bessern. Auch sehen die eifrigen und fleißigen Arbeiter ein, daß sie eigentlich etwas mehr verdienen müßten als die lässigen und die, welche nur schwadronieren. Sie scheinen geneigt zu sein, einer Wiedereinführung des Akkordsystems unter dem Namen „Prämiensystem" zuzustimmen. Im ganzen ist die Wasserbauverwaltung bemüht, Arbeiten, die irgendwie gemacht werden können, als Notstandsarbeiten in Angriff zu nehmen. R.

Die **Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft Bromberg,** welche ihren Sitz seit ihrer Gründung daselbst hatte, hat denselben angesichts der politischen Verhältnisse bis auf weiteres nach Berlin W 10, Kaiserin-Augusta-Straße 26, verlegt. R.

Schiffahrtsverkehr an der Einmündung des Oder-Spree-Kanals in die Oder. Laut Anordnung der Oderstrombauverwaltung vom 11. September ist das Anlegen, Stilliegen und Zusammenkuppeln von Schiffsfahrzeugen auf der Oderstrecke zwischen der neuen Fürstenberger Oderbrücke bei km 552,5 und km 554,5 der Odereinteilung mit einigen Ausnahmen verboten. Schiffe, die, von der oberen Oder kommend, in den Oder-Spree-Kanal einfahren wollen, müssen bis unterhalb km 554,25, d. i. 200 m unterhalb der Trennungsmole fahren und dürfen hier für kurze Zeit liegen, um von hier aus in den Oder-Spree-Kanal eingeschleppt zu werden. Alle oderaufwärts fahrenden Schleppzüge dürfen nur unterhalb km 554,5 zusammengesetzt werden. Zum besseren Erkennen dieser Stelle ist am linken Ufer eine Tafel mit der Aufschrift „Kuppelstelle" aufgestellt. Alle durchgehenden Berg- und Talfahrzeuge, die bei Fürstenberg verweilen wollen, dürfen sich nur unterhalb der neuen Fürstenberger Brücke oder unterhalb der Kuppelstelle aufstellen. Zuwiderhandlungen werden bestraft. H.

Gründung eines Oderbundes. (Vgl. Heft 18 der Zeitschrift, S. 309.) Der Friedensvertrag hat auch die Oder zum internationalen Strom erklärt. Demnach werden in Zukunft die Schicksale der Oder nicht mehr allein von Reichs- oder Landesbehörden, sondern auch von der internationalen Oderkommission bestimmt werden, in der neben je einem Vertreter Englands, Frankreichs, Schwedens, Dänemarks, Polens und der Tschechoslowakei nur drei deutsche Vertreter beteiligt sein werden. Die deutschen Stimmen werden daher immer in der Minderheit sein.

Gerade deswegen muß gefordert werden, daß vom Reich oder von Preußen nur solche Männer in die Oderkommission entsandt werden, die mit dem Strombau, der Schiffahrt und dem Handel auf der Oder und ihren wichtigsten Nebenflüssen auf das eingehendste vertraut sind.

Außerdem ist es aber nötig, daß Schiffahrt, Handel, Industrie, Gemeinden und Kommunalverbände, die an der Oder interessiert sind, sich zusammenschließen und eine Vereinigung schaffen, die ständig für die Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen sorgt und gewissermaßen einen Beirat für die deutschen Vertreter der Oderkommission bildet, die ihrerseits auch die geeignetsten Vertreter aus Handels- und Schiffahrtskreisen der Regierung namhaft machen kann.

Eine solche Vereinigung soll der Oderbund darstellen, dessen Gründung in einer am 1. August 1919 in Frankfurt a. d. Oder stattgehabten Versammlung beschlossen worden ist. Ueber die Zusammensetzung dieses Oderbundes schweben noch Verhandlungen mit den beteiligten Stellen. Um aber auch schon jetzt die gemeinsamen Interessen wahrnehmen zu können, ist ein vorläufiger Arbeitsausschuß aus den bereits in Heft 18 genannten Herren bestellt worden.

Für die Zukunft wird die Aufgabe des Oderbundes darauf gerichtet sein müssen, alle auf die Oder, ihre Nebenflüsse und Kanäle bezüglichen Ereignisse zu beobachten und zu verfolgen und die durch Maßnahmen der Behörden, des Auslandes oder der Oderkommission etwa gefährdeten Interessen seiner Mitglieder nach Möglichkeit in Schutz zu nehmen. Nähere Auskunft erhalten Interessenten durch den Magistrat der Stadt Frankfurt a. d. Oder.

Aenderung der Bemannungsvorschriften. Der Schifferbetriebsverband für die Oder hat unter dem 22. September folgende Eingabe an den Herrn Oberpräsidenten, Chef der Oderstrombauverwaltung in Breslau, gemacht: „Wir beantragen eine Aenderung der Bemannungsvorschriften dergestalt, daß die Bemannung eines Fahrzeuges sich nicht mehr zu richten hat nach der Tonnenzahl der Tragfähigkeit, sondern nach der Ausmessung.

Die Ladefähigkeit der Kähne wächst mit dem Steigen der Maße. Nach dem gegenwärtigen Grundsatz der Bemannung tritt eine Reihe unbilliger Härten ein, in denen bei 2 oder 3 Tonnen Ladefähigkeit über die Grenzzahl ein voller Mann mehr angestellt werden muß, trotzdem der betreffende Kahn nicht mehr zu laden vermag, als einer, der einige Tonnen unter der Grenzzahl bleibt.

Es kann z. B. ein Fahrzeug von 419 t, Maß 50×7 bei 1,40 m Tiefgang 280 t laden, ein Fahrzeug von 360 t, Maß 46×6,60 lädt bei 1,40 m Tiefgang ebenfalls 280 t; trotzdem muß der erste Kahn drei volle Mann haben, der zweite nur zwei Mann und einen Jungen.

Wir bitten deshalb, eine Reform der Bemannungsvorschriften in dieser Richtung in Erwägung zu ziehen."

Tarifvertrag für die Binnenschiffahrt auf Elbe, Oder und märkischen Wasserstraßen. Mit dem 1. September ist ein neuer Tarifvertrag in Kraft getreten, der bis zum 31. März 1920 gilt. Die Bestimmungen über die Arbeitszeit sind wie bisher geblieben. Die Nachtruhe beträgt in den Sommermonaten 8 Stunden, in den Wintermonaten 10 Stunden, beides in der Zeit von 5 Uhr nachmittags bis 7 Uhr morgens. Die Mannschaften haben jeden Monat drei freie Tage, von denen einer ein Sonntag sein muß. Die Auslösung für freie Tage beträgt in der Fahrt 20 M, beim Löschen und Laden Ueberstundensatz. Die Wochenlöhne sind wie folgt festgesetzt:

	Elbe	Oder	Mark
Kapitäne	110,—	110,—	105,—
1. Dampfersteuerleute	100,—	95,—	95,—
2. Dampfersteuerleute	95,—	—	—
Kahnsteuerleute	98,—	98,—	93,—
Decksleute	90,—	90,—	90,—
Schiffsjungen (1. Jahr)	35,—	35,—	35,—
Schiffsjungen (2. Jahr)	40,—	40,—	40,—
Schiffsjungen (3. Jahr)	55,—	55,—	55,—
Maschinisten	110,—	110,—	105,—
Maschinisten auf Greifern	110,—	—	—
Maschinisten auf Donkeys und Windschuten	100,—	—	—
1. Heizer	95,—	90,—	90,—
Jugendliche Heizer	75,—	75,—	75,—

Ueberstunden werden mit 2,20 M für Kapitäne, Steuerleute, Decksleute, Maschinisten und Vollheizer vergütet, mit 1,60 M für alle übrigen Kategorien. Die Mannschaften sind zum Löschen und Laden auf eigenen Fahrzeugen gehalten. Für diese Arbeit auf anderen Fahrzeugen sowie für Kohlenübernehmen erhalten sie 50 Pfennig pro Stunde extra, beim Kohlenkarren und Ableichtern 1 M. Die Kündigungsfrist ist gesetzlich, jedoch bei Maschinisten und Kahnschiffsführern monatlich. Der Lohnsatz für die märkischen Wasserstraßen kommt in Betracht für die Firmen, deren Fahrzeuge ausschließlich in diesen Gewässern verkehren (Akkumulatorenfabrik, Andreae, Heinrich Maaß Nachf., Jul. Brose, C. Rothenbücher, C. Stahlkopf, W. Strack, Heinrich Zeitz). Eine paritätische fünfgliedrige Kommission soll die Bemannungsfrage endgültig regeln und möglichst bald, spätestens bis Ende Dezember 1919, zusammentreten.

Eine Donau—Elbe-Schiffahrtsweg. Das „Tschechoslowakische Pressebureau" meldet: Zur Verbesserung des Donauverkehrs ist die Errichtung eines modernen Hafens in Preßburg geplant. Sodann soll die Donau mit der Elbe verbunden werden. Die Vorbereitungsarbeiten sind bereits beendet. Die Länge des Verbindungsweges soll 555 km betragen. R.

Tabakzufuhren für Deutschland auf dem Donauwege. Wie dem Osteuropa-Dienst aus Wien gemeldet wird, nimmt der Donauverkehr allmählich mehr und mehr an Umfang zu. So sind bereits

größere Zufuhren von Tabak aus dem Balkan für die deutsche Industrie auf dem Wasserwege unterwegs. Es handelt sich um Warenmengen, die seinerzeit auf Rechnung der Citag angekauft wurden. R.

Die Donaudampfschiffahrt. Endlich begann der regelmäßige Personendampferverkehr auf der Donau zwischen Wien und Budapest.

Solange man noch im Zweifel war, ob die große Korninsel der tschechoslowakischen Republik angehören wird, war es nicht sicher, ob dieselbe die Möglichkeit haben wird, ihre eigene Schiffahrt auf der Donau zu unterhalten. Heute ist schon ersichtlich, daß der Hauptarm der Donau südlich von der großen Korninsel die tschechoslowakische Grenze bilden wird, und es wird daher möglich sein, daß sich die Republik in der Donaudampfschiffahrt geltend mache. Um die Stellung auf der Donau ausnützen zu können, braucht der Staat außer dem gegebenen Wasserwege auch noch gute Schiffe und geschultes Personal. Die Schiffe werden zu kaufen oder zu mieten sein, andernfalls können sie auch gebaut werden. Gutes Schiffspersonal muß jedoch herangebildet werden, und zwar durch Grundung von nautischen Schulen. Es werden gute geschulte Kapitäne, Offiziere, Steuerleute, Piloten usw. notwendig sein. Für das andere Schiffspersonal werden auf den Hauptwasserwegen, der Donau und Elbe, separate Schulen errichtet werden müssen. Zur Heranbildung von Kapitänen und Steuerleuten wird man sodann eine nautische Akademie gründen müssen. Dr. T.

Schiffsdienst auf der Donau. Die englische Mission, die die Donaudampfschiffahrt überwacht, hat ihre erste Uebersicht vom November 1918 bis Mai 1919 vorgelegt. Der Dienst wurde von 90 Schiffen und 750 Schleppdampfern besorgt. Die Auslagen betragen 1 Million Kronen monatlich. Im ganzen wurden 7 257 393 Kronen mit einem Reingewinn von einer halben Million Kronen eingenommen. Die Differenz wurde zur Deckung des Defizits der ersten Monate investiert. Dr. T.

Vorschlag zur Errichtung einer nautischen Akademie in der Tschechoslowakei. Der Donauverkehr ist im Gange. In Bratislawa ankert ein Schlepper neben dem anderen und das Manganerz wird zu hunderten Waggons daraus auf Züge geladen. Neben ihnen ankern ständig Personenschiffe. Die Beteiligung der Tschechoslowakei an der Donaudampfschiffahrt nimmt auch in anderer Richtung eine bestimmte Gestalt an und vielleicht — während diese Zeilen geschrieben werden — ist der Vertrag mit der auswärtigen Dampfschiffahrtgesellschaft bereits vollständig ausgearbeitet. Das Provisorium, das der Tschechoslowakei für die Uebergangszeit die Schiffe borgt, ist vielleicht da. Man wird sich sicher um eigene Schiffe sorgen, um auf der Donau in eigenen Schiffen fahren zu können. Wieweit jedoch die Frage der Erziehung des Schiffspersonals fortgeschritten ist, läßt sich schwer sagen. Man muß gerade in diesen Tagen darüber nachdenken, denn langsam wird die Zeit da sein, wo man mit dem Unterricht beginnen sollte. Zur Erziehung von Kapitänen und Schiffsoffizieren brauchen wir dringend eine nautische Akademie, welche den Charakter einer Hochschule haben sollte und unseren Leuten sowie allen anderen, welche sie werden besuchen wollen, eine umfassende Fachbildung in Theorie und Praxis bieten sollte. Es wäre notwendig, daß die Schule die Absolvierung einer Mittelschule mit der Reifeprüfung voraussetzt. So würden sie Leute mit allgemeiner und formeller Bildung besuchen, welche bereits genug Verstand und Umsicht hätten, um den Beruf nach Belieben zu wählen und die Disziplin zu verstehen, die sicher sehr schwierig ist und deren Kenntnisse für das höhere Schiffspersonal erforderlich ist. Das Studium auf dieser nautischen Akademie würde vier Semester lang dauern, von denen die zwei Wintersemester theoretischen Vorträgen gewidmet würden, die Sommersemester sodann den praktischen Uebungen auf Schulschiffen gewidmet werden würden.

Es ist sicher, wenn eine ähnliche nautische Hochschule errichtet und durch wissenschaftliche Kräfte gut geführt werden würde, daß sie bald nicht nur von unserer tschechoslowakischen Jugend, sondern auch von der südslawischen, rumänischen und andern besucht werden würde, und gleichzeitig zum Brennpunkt würde, von wo aus sich die Kenntnisse und Sympathien zu unserem Staate und Volke durch die Reihe der fremden Schüler, die aus ihr ins praktische Leben in ihre Heimatsländer und in die Welt hinausgegangen sind, verbreitet haben. Die Marineoffiziere unserer Schule würden in dieser durch Absolvierung von handelswissenschaftlichen Vorträgen die Gelegenheit haben, die Kenntnisse, die zur Erlangung einer Offiziers- oder Kapitänsstelle auf einem Handelsschiffe notwendig sind, zu vervollkommen, und für fähige höhere Schiffsoffiziere könnte man außerordentliche Vorlesungen veranstalten, durch welche sie sich für die Handelsschiffahrt heranbilden würden.

Für Maschinenführer, Steuerleute, Maschinisten, für das Bord- und Hafenpersonal sollte man bei dieser nautischen Akademie eigene fachwissenschaftliche Kurse errichten. Selbstverständlich müßte besonderer Wert auf das Lehren fremder Sprachen gelegt werden. Die so eingerichtete Schule würde vielen Tschechoslowaken den Weg in die Welt öffnen, unseren Verkehr, Handel und dadurch auch indirekt die Industrieproduktion heben und würde vorzüglich zur Erbauung neuer Kultur- und Handelsbeziehungen des neuen Staates zur internationalen Welt verhelfen. Dr. T.

Wareneinfuhr über Deutschland auf der Elbe. Für Waren, die über Deutschland in die tschechoslowakische Republik auf der Elbe eingeführt werden, ist es nicht nötig, um Durchfuhrbewilligung anzusuchen. Die deutschen Zollämter wurden ermächtigt, Ware aller Art, ausgenommen Munition, die für die tschechoslowakische Republik über Deutschland auf der Elbe eingeführt wird, ohne besondere Durchfuhrbewilligung unter gewöhnlicher Zollkontrolle abzufertigen. Dr. T.

Verkehrslage auf der Elbe. Der derzeitige niedrige Wasserstand der Elbe behindert in starkem Maße den gesamten Schiffsverkehr. Besonders in Schandau stauen sich viele Kähne. Als sich Ende August ein Wasserwuchs von rund 10 cm am Tetschner Pegel zeigte, versuchten die Schwimmer sofort mit dem Weiterschwimmen nach der Oberelbe einzusetzen, um wenigstens Laube, Tetschen, Rosawitz, Schönpriesen und Außig zu erreichen. Es gelangten nach Laube sieben, nach Tetschen und Rosawitz je zwei mit Mehl beladene Kähne zu 28 Waggonladungen. Da aber das Plus an Wasser doch nur unbedeutend war, liefen einige besonders schwere Schiffe bei Niedergrund fest, wodurch die ganze Fahrrinne des Stromes längere Zeit hindurch verlegt war. Es mußten sofort „Ableichtungen" vorgenommen werden, was hinsichtlich der Kostenbestreitung oft zu unangenehmen Auseinandersetzungen zwischen den Beteiligten führt, da keiner die Auslagen der Ueberladung bestreiten will. Vor kurzem hat aber die tschechoslowakische Staatsgetreideanstalt in einer Zuschrift unter Anführung des Punktes aus dem Verfrachtungsvertrag diesen Streitpunkt dahin entschieden, daß die Kosten der Abteilungen durch die Schiffahrtsgesellschaften zu tragen sind.

Die genannten Umschlagplätze sind durch Verbesserungen, umfangreiche Baggerungen, Neuanlage von Stutzschienen für Dampfkräne auf der ganzen Verfrachtungslänge, Neuaufstellung elektrischer Lampen u. a. m. in vollkommen betriebsfähigen Zustand auch für erhöhte Leistungen gesetzt worden, so daß diese Plätze bei Eintritt lebhaften Schiffsverkehres allen Anforderungen genügen werden. Dr. T.

Die Regulierungsbauten an der Mittelelbe sind erst zum geringen Teile durchgeführt und befinden sich in sehr schlechtem Zustande, weshalb die Ausbesserungsarbeiten sowie die Ausführung der neuen Durchstiche und Uferbefestigungen an einige Firmen vergeben worden sind. Dr. T.

Die Staustufe bei Kolin, von der Wasserstraßendirektion in Prag projektiert, gehört in den Komplex der für die Kanalisierung der Mittelelbe vorgesehenen Bauten. Die Errichtung des Wehres (Segmentwehr) ist bereits beendet, nächstes Jahr wird der Bau der Kammerschleuse in Angriff genommen. Außerdem ist eine Betonbogenbrücke vorgesehen, die die Elbe mit drei Oeffnungen, die Linie der St. E. G. mit einer kleineren Oeffnung überspannt und deren Widerlager von den Wehrpfeilern gebildet werden. Das Projekt liegt bereits längere Zeit vor, der Bau ist aber noch nicht vergeben worden. Dr. T.

Staustufe bei Schreckenstein. Mit der Errichtung dieser Staustufe wird vornehmlich die Ausnützung der Wasserkräfte bezweckt. Es sollen jährlich 97 Millionen PS gewonnen werden, wodurch 11 000 Waggons Kohle erspart werden würden. Allerdings würden bei einer solchen Ausnützung der Wasserkräfte weite Gebiete innundiert werden, weshalb noch ein zweites Projekt vorgesehen wurde; nach diesem wird der Stau in zwei Teile zerlegt (von Schreckenstein nach Praskowitz und von Lichtowitz nach Lobositz), wodurch aber die Wasserkräfte nur in geringerem Ausmaße ausgenutzt werden könnten. Die „Kommission für die Kanalisierung der Elbe und Moldau" hat für beide Möglichkeiten die entsprechenden Entwürfe bereits ausgearbeitet. In Kürze findet die wasserrechtliche Verhandlung statt, über den Winter dürfte das Detailprojekt fertiggestellt und der Bau im nächsten Frühjahr ausgeschrieben werden. Dr. T.

Eine Wasserstraßenversammlung nach Pilsen beruft der Stadtrat Pilsen für den 21. September, 10 Uhr vormittags, in den Sitzungssaal der Stadtvertretung, unter Mitwirkung des Vereines zur Erbauung des Pardubitz—Prerauer Kanals, des mährischen Fluß- und Kanalvereines und des Orlitzer Komitees, ein.[1]) Das Programm: 1. Begrüßung der Gäste durch den Bürgermeister und die Vertreter der interessierten Korporationen, 2. Themareferat: Der Wasserweg Prag—Pilsen—Vseruber—Sattel—Main—Rhein, sowie auch Donau—Rhone. Vorträge der Referenten: a) Prof.-Ing. J. Vlad. Hrasky, vom staatswirtschaftlichen Standpunkte aus, b) Prof.-Ing. A. Smrcek, vom technischen und Verkehrsstandpunkte, c) Dr. J. Matys, Sektionschef, vom kommerziellen Standpunkte aus, Erklärungen der Regierungsvertreter. Eine genaue Erklärung über den Standpunkt des Ministeriums für öffentliche Arbeiten wegen der technischen und Verkehrsbedeutung gibt der Sektionschef Ing. Em. Zimmler. Debatte über den Gesamt- und Lokalzweck der vorgeschlagenen Unternehmung vom kommerziellen, wirtschaftlichen und anderen Gesichtspunkten aus. 3. Die Organisation der wasserwirtschaftlichen Unternehmungen (Vortrag des Referenten Ing. Fr. Radous). Dr. T.

---

[1]) vgl. Heft 18 der Zeitschrift S. 306: Schiffahrtskanal Prag—Pilsen—Neumarkt—Main—Rhein. Die Schriftleitung.

Ein Neckarmündungs-Kanalprojekt. Neben dem staatlichen Projekt der Neckarkanalisation, das auch in der Strecke Heidelberg—Mannheim den Neckar beibehält, ist ein neues Projekt aufgetaucht: es sieht für die Gewinnung einer Großschiffahrtsstraße die Errichtung eines Kanals vor, der bei Heidelberg vom Neckar abzweigt und mit Neckarwasser gespeist, in ziemlich gerader Richtung oberhalb der Rheinau zum Rheine führt. Der Stadtrat von Mannheim hat gegen dieses Projekt Stellung genommen, dessen Einzelheiten von der Firma Grün u. Bilfinger ausgearbeitet sind. R.

Englisch-amerikanisches Interesse am Ausbau der Weichsel. Der Ausbau der Weichsel ist eine Lebensfrage für Polen, der jedoch ohne ausländische Hilfe völlig unmöglich ist. Bei seiner großen Bedeutung zeigt sich auch bereits sehr starkes amerikanisches und englisches Interesse dafür. Soeben ist in Warschau eine englische Schiffahrtskommission eingetroffen, die sich mit der Weichselfrage beschäftigen wird. Ferner wollen auch die Amerikaner in der Weichselfrage eine Rolle spielen. Es sind amerikanische Bestrebungen vorhanden, den Ausbau der Weichsel in amerikanische Hand zu bringen. Der Leiter der amerikanischen Lebensmittelkommission in Danzig, Kapitän Abele, hat kürzlich die Weichsel von Danzig bis Thorn bereist, um ein Urteil über die Beschaffenheit des Stromes zu gewinnen. Abele soll als amerikanischer Marinesachverständiger bei der polnischen Regierung in Danzig bleiben. R.

Die russischen Wasserstraßen. Nach neueren Plänen soll die Newa von St. Petersburg bis zum Ladogasee durch weiteren Ausbau, anscheinend durch Stauanlagen und Schleusen, auf eine Tiefe von 6 m gebracht und für Ostseeschiffe befahrbar hergestellt werden. Es würde dadurch gegenüber der bisherigen Beförderung ermöglicht werden, die in den den Ladogasee umgebenden Gebieten vorhandenen Mengen an Hölzern aller Art, Erzen und anderem billiger in den Verkehr zu bringen und ferner auch möglich sein, durch weiteren Ausbau des Swinflusses auf eine entsprechende Tiefe den Onegasee anzuschließen und die an ihm vorhandenen Holz- und Mineralienmengen an den Verkehr heranzubringen. Ein Ausbau der genannten Wasserstraßen in dem gedachten Sinne wäre aber nicht nur für Rußland, sondern auch für das gesamte Ostseegebiet und damit für den deutschen Handel von Bedeutung. R.

Gründung einer belgischen Binnenschiffahrtsgesellschaft. Unter der Bezeichnung „Consortium de Transports Fluviaux“ ist eine größere Gesellschaft mit einem Kapital von 2 Millionen Franken und 100 000 Reg.-Tonnen in Bildung begriffen. Ihr Zweck ist die Aufrechterhaltung eines regen Fluß- und Kanalverkehrs zwischen Belgien, Frankreich und den Rheinlanden. R.

Wiederherstellung des belgischen Kanalnetzes. Ein Teil des Kanals, der von Mons nach Condé (Hennegau) führt, und welcher das Industriebecken westlich von Mons bedient, ist dem Betriebe wieder übergeben worden. Die erste benutzbare Teilstrecke führt von Mons nach Jemappe—Quaregnon—St. Quentin. Das ganze Kanalnetz hofft man bis Mitte September wieder brauchbar machen zu können. R.

Niederländischer Binnenschiffahrtskongreß. Ein niederländischer Binnenschiffahrtskongreß soll Ende dieses Jahres stattfinden. Eine Reihe von führenden Leuten aus der niederländischen Binnenschiffahrt und aus dem Handel haben sich zu einem Ausschuß zusammengetan, um den Kongreß vorzubereiten. Ein erster Kongreß dieser Art fand 1913 gelegentlich der Schiffahrtausstellung in Amsterdam statt. Man hofft durch diesen Kongreß zu erreichen, daß wieder ein besseres Verhältnis zwischen allen an der Binnenschiffahrt beteiligten Erwerbszweigen eintritt. R.

Ein Seekanal zwischen Antwerpen und Moerdijk. Unter den Forderungen, die der belgische Minister Hymans kürzlich in Paris vorbrachte, findet sich der Bau eines Seekanals von Antwerpen nach Moerdijk, als Ersatz für die Verkehrswege, welche in dem zum Wegfall gekommenen Vertrag von 1839 vorgesehen wurden. Die Kosten sollen gemeinsam von Belgien und den Niederlanden getragen werden. Die Plane für den Kanalbau liegen schon fertig ausgearbeitet vor. Der Kanal soll eine Länge von 54 km haben, davon 31 km auf holländischem Boden, und für Rheinkähne von 12 m Breite und 2,30 m Tiefgang befahrbar sein. Bei Moerdijk sollen zwei Schleusen gebaut werden, um das Ein- und Ausfahren zu gleicher Zeit zu ermöglichen. Die Entwerfer sind der Meinung, daß für Antwerpen dieser Kanal nahezu ebenso günstig wie für Rotterdam mit Bezug auf die Rheinfahrt liegen würde. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 6 km die Stunde könnte Moerdijk von Antwerpen aus in ungefähr 10 Stunden erreicht werden, während jetzt durchschnittlich drei Tage nötig seien, um über die Schelde und den Kanal von Hansweert das „Hollandsche Diep“ zu erreichen. Außer der Kürzung von 2 bis 3 Tagen wäre auch noch eine viel größere Sicherheit für die Schiffe zu erwarten, die jetzt auf der Schelde bei stürmischem Wetter lange nicht immer ohne Gefahr verkehrten; man ist sogar der Meinung, daß die Fahrt nach Lüttich über den neuen Kanalweg und dann weiter über die Maas gehen könnte anstatt über den Kempner Kanal und den Kanal von Maastricht nach Lüttich. Diese Stadt dürfte in 10 bis 12 Tagen von Antwerpen aus zu erreichen sein; würde noch dazu die Maas stromabwärts von Lüttich kanalisiert werden, so würde dies auch für den Hafen von Rotterdam große Vorteile haben. Es wird behauptet, daß der Moerdijkkanal sich für Antwerpen vorteilhafter gestalten würde als ein Kanal nach Ruhrort, da dieser über eine große Strecke belgischen Bodens gehen müßte, und hier seien dann hohe Abgaben zu bezahlen. Wenn aber die belgische Regierung nach dem Beispiele Hollands die freie Binnenschiffahrt einführen wollte, so könnte man sich einen Moerdijkkanal herstellen, auf welchem keinerlei Kanalrechte gefordert würden. Belgien könnte dann Deutschland den Auftrag geben, Maas und Rhein durch einen Kanal zu verbinden, und zwar so, daß der Weg über Ruhrort—Venlo gehen würde. R.

Bedeutsame Kanalprojekte in Frankreich. Folgender amtliche Bericht wird von dem Pariser Congrès de la navigation (Binnenschiffahrtskongreß) über den Abschluß seiner Arbeiten mitgeteilt: 1. Der Kongreß hält seinen Antrag bezüglich der Dringlichkeit der Gründung des Nord-Ost-Kanals aufrecht. 2. Es wird vorgeschlagen: a) die Schleusen des Rhein-Marne-Kanals und der Kohlenkanäle der Saar zu verdoppeln und auf der ganzen Länge dieser Kanäle elektrischen Betrieb einzuführen; b) die Mosel zwischen Metz und dem Unterland Diedenhofens zu kanalisieren und Nebenarme der Orne und Fentsch zu bauen. Die Mosel muß so ausgebaut werden, daß Rheinschiffe von 1200 t darauf verkehren können. Auch die Nebenarme zur Orne und Fentsch müssen in ihren Anfängen solche Schiffe fassen können und in ihrem weiteren Laufe Schiffe bis zu 600 t; c) der Ornekanal muß bis zum Kanal der Chiers erweitert werden können. Die Aufmerksamkeit der Behörde wird auf die Wichtigkeit eines Kanals gelenkt, der bis Longuyon ginge, sowie auf die Bedeutung einer durch diesen Kanal herzustellenden Verbindung der Mosel mit dem Kanal der Chiers, entsprechend den Vorschlägen der luxemburgischen Delegierten. 3. Eine wirtschaftliche Untersuchung soll später über alle übrigbleibenden Wege eingeleitet werden, wobei alle Interessenten ihre Bedürfnisse und Wünsche angeben sollen. Gleichzeitig soll die Tonnage angegeben werden, die auf den normalen Wasserwegen für die betreffende Industrie transportiert werden soll. R.

Amerika im Schiffsbauwettbewerb. Ueber die gegenwärtige Schiffsbautätigkeit in den Vereinigten Staaten hat ein soeben von dort zurückgekehrter schwedischer Schiffsreeder, Dan Broström, Direktor der Schwedischen Amerikalinie in Gotenburg, Erfahrungen gesammelt, die mit der früher zum Vorschein gekommenen Behauptung, der amerikanische Schiffbau bilde ein Fiasko, in scharfem Gegensatz stehen. Dem Genannten zufolge, der die Reise zu Studienzwecken und wegen geplanter Neuanschaffung von Dampfern unternahm, weist der amerikanische Schiffbau einen so großartigen Aufschwung und so fabelhafte Arbeitsleistungen auf, daß dies den europäischen Wettbewerbern zu denken geben muß. Die großen Werften am Delawarestrom sind Riesenwerke, und allein Hog Island läßt wöchentlich zwei Fahrzeuge vom Stapel. Ueber die Tragweite der amerikanischen Konkurrenz ist ohne weiteres ein Urteil nicht möglich, da hierbei u. a. die Arbeitslöhne eine große Rolle spielen. Aber in Amerika wird der Arbeitspreis selbst durch *größere Arbeitsintensität* sowie vor allem durch die arbeitsparenden Methoden, die in den Einzelheiten eingeführt sind, herabgebracht. Ueberraschend ist auch die Ordnung und Disziplin auf den amerikanischen Werften, und ohne die *Gewissenhaftigkeit der Arbeiter*, wie sie in Amerika zu finden ist, würden bei einer so weit durchgeführten Spezialisierung der Arbeit nicht solche Ergebnisse erzielt werden, wie es tatsächlich geschieht. Dies zeigt sich u. a. darin, daß die verschiedenen Schiffsbestandteile, die von einer Menge verschiedener Unternehmungen hergestellt werden, beim Zusammensetzen genau passen. Die Nachrichten über ein Fiasko führt der schwedische Reedereidirektor zum Teil auf Konkurrenzneid oder Unbekanntschaft mit den Verhältnissen zurück, wenn auch zuzugeben sei, daß während des Krieges in wenigen Wochen Schiffe gebaut wurden, die manches zu wünschen übrig ließen.

Auf Grund des überall herrschenden Kohlenmangels gehen die amerikanischen Reeder mit großer Schnelligkeit dazu über, die Schiffsmaschinen zur Oelfeuerung einrichten zu lassen, doch stets mit der Vorsicht, nötigenfalls wieder Kohlenheizung anwenden zu können. M.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. Heft 18) als Mitglieder neu beigetreten:

Harmsen, Conrad, Dipl.-Ing., Berlin W 10, Charlottenstr. 48.
Rusch, Fr., Geschäftsführer, Berlin O 17, Stralauer Allee 23c.

Aus verwandten Vereinen

Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V. (in Witten).

Der Geschäftsführer des Vereins zur Schiffbarmachung der Ruhr und der Deutschen Volkspartei, Witten, Dr. jur. et phil. *Ismer*, wurde zum Bevollmächtigten des Deutschen Eisen- und Stahlbundes bei den Reichsämtern in Berlin gewählt. Rund zehn Jahre ist Dr. Ismer in Witten tätig gewesen und hat sich

während dieser Zeit die Sympathien weitester Kreise erworben. In seiner Stellung als Politiker vertritt Herr Dr. Ismer mehr die wirtschaftspolitische Richtung, die vornehmlich nach staatsbürgerlicher Fortbildung und Aufklärung der Massen strebt. Die Pläne zur Wiederschiffbarmachung der Ruhr fanden in ihm einen eifrigen Förderer, dem es gelang, in kurzer Zeit den Ruhrverein aus kleinen Anfängen zu einer stattlichen Mitgliederzahl mit entsprechenden Beiträgen zu bringen, so daß der Wasserstraßenentwurf jetzt seiner letzten Vollendung entgegengeht. Wie wir hören, wird Herr Dr. Ismer seine Beziehungen zum Ruhrverein auch weiter aufrechterhalten und die nunmehr zwölfjährigen Vereinsbestrebungen hoffentlich zu einem guten Ende führen.

Der Rhein-Schelde-Kanal-Verein. Der M.-Gladbacher Rhein-Schelde-Kanal-Plan.

Ueber seinen Plan eines Rhein-Schelde-Kanals hat der Städtische Oberingenieur Valentin in M.-Gladbach, der Geschäftsführer des Rhein-Schelde-Kanal-Vereins, vor kurzem in der Handelsvereinigung in Neuß einen Vortrag gehalten, bei dem er zunächst eingehend die Richtlinien seines Planes erläuterte. Er führte im wesentlichen folgende Gesichtspunkte als für das M.-Gladbacher Projekt leitend auf:

Verbindung des Niederrheins mit der Schelde durch einen Kanal für 2000-Tonnen-Schiffe; Ausgangspunkt Neuß (Mitte zwischen Oberrhein und Mittellandkanal); Heranführung des Kanals an die Kohlengebiete Erkelenz-Brüggen, das rheinische Braunkohlengebiet, das Aachener Kohlenrevier, an Holländisch-Limburg und das Campinebecken; Möglichkeit zum Anschluß durch Abzweigkanäle nach Grevenbroich und der Erft, nach Viersen, nach Düren und dem Indegebiet (Eschweiler-Stolberg), nach Roermond und der Mittelmaas, nach Herzogenrath bzw. Aachen, nach Nuth in Limburg, sowie nach Brüssel und dem Rupelkanal; Durchquerung Hollands bei Sittard (Verhütung von Beeinträchtigung des Rotterdamer Hafens); Anschluß an die Kanalisation der Mittelmaas bei Maastricht und damit unmittelbare Verbindung mit Holland, sowie nach Lüttich und Frankreich. Von Maastricht auf kürzestem Wege über Hasselt-Herenthals nach Antwerpen (nach belgischen Vorschlägen); Einmündung in die neuen Hafenanlagen von Antwerpen; Anlage langer Haltungen, geringe Schleusenzahl; günstige und gesicherte Wasserversorgung des Kanals; Bau und Benutzung von Talsperren zur Gewinnung von Wasserkräften in Verbindung mit dem Kanal; Ausbildung des Kanals in erster Linie für die Erschließung von Erzlagern, Industrie- und Kohlengebieten und zur Erweiterung des Hinterlandes des Antwerpener Hafens; Möglichkeit des Transitverkehrs.

Im besonderen legte Oberingenieur Valentin dann u. a. dar: Nachdem zunächst der Ausgangspunkt vom Rhein bei Heerdt bzw. gegenüber dem geplanten Düsseldorfer Nordhafen vorgesehen war, wurde dazu auf Wunsch der belgischen Behörde die Gegend zwischen Grimlinghausen und Neuß bestimmt, für die sich einst auch Napoleon entschieden hat. Von hier aus führt der Kanal in gerader Richtung auf Schloß Rheydt zu und biegt dann nach Südwesten ab. Bei Odenkirchen ersteigt er die Scheitelhaltung (65,25 m), die in 60 km Länge zur Maas führt. Dabei berührt der Kanal das Erkelenzer Kohlengebiet. Bei Baal überschreitet er die Roer und geht ins Wurmtal. Nördlich von Geilenkirchen führt er nach Westen und vom Rodebachtal aus zur holländischen Grenze. Das Querprofil soll nach den letzten Erfahrungen gerade, nicht parabolisch sein. Mit sechs Schleusen will man auskommen. Für die Wasserversorgung ist die Erft mit vier, die Roer mit fünf, die Wurm mit zwei Kubikmetern in der Sekunde vorgesehen. An der oberen Ourthe soll eine Talsperre gebaut werden. Hafenanlagen wären zu bauen bei Quaedmechelen, Hasselt, Maastricht, Geilenkirchen, M.-Gladbach und Neuß. — Als (Vorkriegs-) Kosten sind errechnet für das preußische Gebiet 75, für Holland 10, für Belgien 50 Millionen Mark.

Der weitere Teil des Vortrages bot dann Vergleiche der verschiedenen Kanalprojekte miteinander. Oberingenieur Valentin sagte dazu: Stellt man eine Betrachtung an, und zwar darüber, welches Interesse die einzelnen Länder an einem Rhein-Maas-Schelde-Kanal heutzutage haben, so kann man sagen, daß sich die Verhältnisse eigentlich gegen früher im wesentlichen nicht geändert haben, man sieht jetzt nur mehr ein, daß Wasserstraßen dort, wo sie noch nicht genügend ausgebaut sind oder ganz fehlen, baldigst zu verbessern oder zu schaffen sind.

Frankreichs Interesse an einem Rhein-Schelde-Kanal muß nach zwei Gesichtspunkten betrachtet werden. An einer Verbesserung der Kanäle, welche vom westlichen Teile Belgiens nach Frankreich führen, hat Frankreich kein Interesse, da es damit die belgischen Nordseehäfen fördern würde. Will doch Frankreich selbst jetzt bessere Wasserwege nach seiner Küste führen. Dagegen an der nordöstlichen Grenze Belgiens wird Frankreich jede Verbesserung der dort nach Belgien führenden Wasserwege unterstützen. Die Hauptverbindung bildet hier die obere Maas mit ihrem Nebenfluß Lamboc, welch letztere über die Oise direkt nach Paris führt, während die Maas durch den Kanal de l'Est mit dem Rhein-Marne-Kanal verbunden ist. Diese Verbindungen gehen also einmal nach dem Herzen Frankreichs, dann nach den Wasserwegen, die nach Elsaß-Lothringen führen. Für diese Wege bildet ein Rhein-Maas-Kanal eine erwünschte Ausdehnung für die Gebiete, welche er erschließt. So steckt in den Kohlenminen der Campine fast ausschließlich auf dem südlichen Teile überwiegend französisches Kapital, und im Wurmrevier gehört schon eine große Gewerkschaft den Franzosen, die noch andere Werke dort erwerben wollen. Frankreich hat also lediglich ein Interesse an unserer Trasse und nicht an einer Linie durch öde Gegenden nach Krefeld.

Für Deutschland muß man die Frage nach drei Gegenden auseinanderhalten. 1. Das nördliche Deutschland, das durch den Mittellandkanal zugänglich ist, 2. die Länder, welche über den Oberrhein zu Wasser erreichbar sind, und 3. die Rheinlande, besonders unsere Gegend am linken Niederrhein, die noch keine Wasserverbindung hat!

Zu 1. Unsere Nordseehäfen Emden, Bremen, Hamburg, die über den Mittellandkanal mit dem Niederrhein verbunden sind, haben kein Interesse, daß von dort ein Transitkanal von Krefeld nach Antwerpen führt. Man kann also sagen: Preußen wünscht einen solchen Transitkanal, wie ihn Krefeld immer noch verteidigt, nicht. Krefelds Oberbürgermeister sprach von einem idealen Standpunkt, den Krefeld einnehme, da ja jetzt der Kanal gar kein Interesse für die Stadt Krefeld selbst habe und ihr Hafen ja auch nicht mehr der Endpunkt des Kanals sein soll. Es ist daher nicht zu verstehen, daß Krefeld immer noch für einen von seinem Interessengebiet abliegenden Kanal eintritt und damit den vaterländischen Interessen zuwiderhandelt!

Zu 2. Für die südlichen Länder, die vom Oberrhein zu erreichen sind, bleibt immer noch der Rhein als Verbindung nach dem Mittellandkanal und Holland bestehen, und diese Gegenden haben nur Vorteil an unserem Kanal, weil auf demselben Antwerpen günstiger zu erreichen ist und derselbe große Interessengebiete aufschließt, die dann auch vom Oberrhein zugänglich sind.

Zu 3. Für unsere Gegend am linken Niederrhein ist die ungünstige Lage der Krefelder Linie wiederholt nachgewiesen, wenn man nur die umständlichen Wege von Lüttich und Maastricht, von der Campine, von Holländisch-Limburg und dem Wurmrevier erwähnt, welch letztere Gebiete durch die Krefelder Linie überhaupt nicht erschlossen würden! Die gesamten deutschen Interessen sind also nur mit einem durch Süd-Limburg führenden Kanal gewahrt!

Die Niederlande verhandeln jetzt mit Belgien. Wie die Sachlage jetzt liegt, ist uns nicht bekannt. Es ist jedoch anzunehmen, daß Holland noch immer auf seinem früheren Standpunkt steht, den ich schon wiederholt erläutert habe. Danach kann Holland an einem direkten Kanal von Antwerpen über die Krefelder Linie gar kein Interesse haben und dürfte einen solchen sogar bekämpfen, weil er Rotterdam und Amsterdam bis zu einem gewissen Grade Konkurrenz machen kann. — Holland hat überhaupt kein Interesse an irgendeiner Kanalverbindung von der Maas zum Niederrhein, wenn es aber an Belgien Konzessionen machen will, so kann es nur für einen Kanal durch Süd-Limburg sein, durch welchen die dortigen Kohlenminen berührt werden! Holland liegt nun einmal sehr günstig mit seinen Kanälen und den Rheinmündungen, es kann seine Kanäle ausbauen ohne Abhängigkeit von anderen Ländern, und einen Rhein-Schelde-Kanal kann man nur mit Durchquerung holländischen Gebietes anlegen!

Holland baut, wie ich schon früher berichtete, jetzt einen Kanal von der Zuid-Willems-Vaart nach Wessem an der Maas und legt dort Kohlenhäfen für Süd-Limburg an; es wird Tag und Nacht dort gearbeitet. Es kann von da aus auch einen Seitenkanal zur Maas ausschließlich auf seinem Gebiet weiter nach Limburg führen. Das ist aber nicht im Interesse Belgiens und Deutschlands! Die Kanalisation der Maas wird von Holland im Laufe der Jahre sicher ausgeführt, und auch in diesem Jahre ist eine größere Summe dafür bewilligt. — Die Verbindung mit dem Rhein, der Waal ist von Grave aus vorgesehen. Dann baut Holland eine Kanalverbindung von Breda über Tilburg nach der Zuid-Willems-Vaare. Ferner sind Projekte im Gange, um von Amsterdam her, neben dem Merwede-Kanal, nach dem Rhein und mit der genannten Verbindung nach der Maas zu kommen.

Aus alledem darf man schließen, daß auch Holland am ehesten einem Kanal durch Süd-Limburg, also wieder unserer Trasse, zustimmen wird.

Holland schafft sich also selbst seine Wasserwege nach seinen Seehäfen und hat den direkten Rhein und schon jetzt die größte Rheinflotte dabei!

Belgien pflegt jetzt bekanntlich Verhandlungen, die jetzt in Paris bei der 14er Kommission im Gange sind.

Wie man in den Zeitungen liest, wünscht Belgien die Fahrt auf der Schelde geregelt zu sehen, damit steht im Zusammenhang die Frage nach dem Besitz von Holländisch-Limburg oder der Enklave von Maastricht. Das sind politische Verhandlungen, die uns nicht berühren. — Die übrigen Wünsche Belgiens stehen aber im Zusammenhang mit unserem Thema. Da will ich vorwegnehmen das Verlangen Belgiens nach einem Kanal von Antwerpen nach Moerdijk. Dieses Verlangen wird begründet wegen Schaffung einer kürzeren und sichereren Verbindung von Antwerpen zur Rheinmündung, als sie jetzt durch die Insel Beveland unter Benutzung der Schleusen von Hemeldinge und Hauseweert besteht. Wenn diese Verbindung geschaffen würde, so hätte erst recht ein Transitkanal von Antwerpen nach Ruhrort keinen wirtschaftlichen Wert.

Also Belgien muß mit einem Rhein-Schelde-Kanal sein Hinterland des Hafens von Antwerpen erschließen und die Ausdehnung desselben durch weitere ökonomische Gebiete bis zum Rhein erstreben. Daher ist im Friedensvertrag bestimmt, daß, wenn innerhalb 25 Jahren Belgien einen Kanal von der Maas zum Rhein wünscht, ein solcher gebaut werden soll. Die Verbindung von Maastricht über Geilenkirchen und M.-Gladbach ist dazu am besten geeignet!

Es ist anzunehmen, daß bei oder nach den jetzt im Gange befindlichen Verhandlungen auch Deutschland bei der endgültigen Festsetzung der Trasse noch hinzugezogen wird, und wir haben daher alle Veranlassung, unser Kanalprojekt weiter zu bearbeiten und seine günstige Lage, die den Interessen aller Länder gerecht wird, gegenüber der Krefelder Linie mit allen Mitteln klar zu machen, zu verteidigen und bekanntzugeben. Dazu haben wir den Rhein-Schelde-Kanal-Verein gegründet.

Zur Frage der wirtschaftlichen Bedeutung des Kanalplanes erklärte der Syndikus der Handelskammer zu Neuß, Dr. Olep, das Aachener Projekt scheide von vornherein wegen der damit verbundenen technischen Schwierigkeiten (Ueberwindung der Bahnlinien und des Vorgebirges) und der dagegen erhobenen berechtigten Einsprüche aus dem Braunkohlengebiet aus. Wenn man die Bedeutung des Krefelder und des M.-Gladbacher Planes gegeneinander abwägen wolle, so müsse man sich darüber klar werden, was der Durchgangs- und was der Lokalverkehr jedem der beiden Kanäle bringen werde. In Krefeld sei man der Ansicht, daß der ganze Verkehr zwischen Antwerpen und dem Rhein in Höhe von 8 Millionen Tonnen dem Krefeld-Budberger Kanal zufallen werde. Diese Berechnung sei falsch. Der Verkehr bevorzuge den freien Strom gegenüber dem Kanal. Der Stromverkehr sei billiger, schneller, gewähre mehr Freiheit, lasse Schiffe jeder Art und Abmessung zu. Zu diesen Vorzügen des Stromes vor dem Kanal komme noch hinzu, daß der Verkehr auf dem Rhein abgabefrei sei, daß der Rhein mit seinen Häfen, seinen befestigten Ufern, mit seinem in langen Jahren ausgebauten und gepflegten Verkehr und den kaufmännischen Verkehrserfahrungen ein erstklassiger Schiffahrtsweg sei, mit dem kein künstlicher Weg ernstlich in Wettbewerb treten kann. Der Krefelder Kanal könne also den Hauptdurchgangsverkehr nicht vom Rhein auf sich abziehen. Es bleibe nur noch der Lokalverkehr, der Aufschluß des Hinterlandes durch den Kanal. Die dem Kanal anliegenden deutschen Gebiete aber, so legte der Syndikus Dr. Olep dar, sind als Verkehrszubringer nicht von irgendwelcher Bedeutung. Größere Ortschaften von industrieller oder kommerzieller Wichtigkeit liegen nicht in der Nähe des Krefelder Kanals. Allenfalls könnte man Kempen anführen. Blickt man dagegen auf die M.-Gladbacher Linie, so springt ein gewaltiger Unterschied sofort in die Augen. Hier werden ein Industriebezirk mit volkreichen Städten, ein Kohlenbezirk, eine Reihe kleiner gewerbsfleißiger Städte und ein wichtiges landwirtschaftliches Hinterland erschlossen. Krefeld kann sich in keiner Weise auf Lokalverkehr stützen, es muß seinen Plan gründen auf den sehr zweifelhaften Durchgangsverkehr. Diesen Durchgangsverkhr kann man aber nur dadurch erreichen, daß man den Rheinverkehr auf den Kanal zu leiten versucht zum Schaden des Mittellandkanals und der deutschen Nordseehäfen.

Dr. Olep zeigte dann im einzelnen, welche Bedeutung der M.-Gladbacher Kanal für die Industrie haben würde. Hunderttausende Tonnen werde M.-Gladbach, in dem über eine Million Spindeln laufen, allein dem Kanal zuführen. M.-Gladbachs Kohlenbedarf allein beliefe sich auf eine Million Tonnen. Dazu kämen noch die anderen M.-Gladbacher Industriezweige, unter denen die Steinerzeugung vor allen zu nennen wäre. Aehnlich lägen die Verhältnisse mit der Aachener Eisen- und Nadelindustrie, mit dem Bergbau des Wurmreviers, mit den Braunkohlengebieten des Vorgebirges und der Grevenbroicher Gegend und den landwirtschaftlichen Gebieten (Gilbach). Der Verkehr mit Lebens- und Genußmitteln, Baumaterialien, Rohstoffen, Halbfabrikaten, Geräten, Maschinen, Getreide, Oel, Futter- und Düngemitteln werde zum großen Teil auf den M.-Gladbacher Kanal übergehen. Der Verkehr nehme ja schon heute in der Hauptsache den Weg des Kanals über Neuß. Neuß sei schon heute mit M.-Gladbach und seinem Hinterlande aufs engste verbunden. Neue Verkehrswege schaffen neuen Verkehr. Der M.-Gladbacher Kanal werde belebend und fördernd auf die Industrialisierung der ganzen Gegend wirken. Der unbedeutende Durchgangsverkehr könne den Kanal nicht finanzieren. Das müsse der Lokalverkehr auf sich nehmen. Dem Lokalverkehr des Krefelder Hafens aber sei dies unmöglich. Dies werde nur der M.-Gladbacher Kanal leisten können. Diesem sei deshalb bedingungslos der Vorzug zu geben.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt, Schiff- und Wasserbau

A.-G. Ems, Emden. Für 1918 ergab sich nach 94 369 M Abschreibungen ein Verlust von 98 921 M.

Deutsch-Oesterr. Dampfschiffahrt A.-G., Magdeburg. An Louis Hermann Erich Irmer in Hamburg ist Gesamtprokura erteilt.

Flensburger Schiffsbaugesellschaft. Die Gesellschaft hat angesichts der langwierigen Abrechnungsverhältnisse bei der Regierung um Genehmigung für die Hinausschiebung der Rechnungsablage für 1918/19 um drei Monate nachgesucht.

Gebrüder Goedhart A.-G., Düsseldorf. Unter der Firma Travewerk der Gebrüder Goedhart A.-G., Düsseldorf, Bagger-, Schiffs- und Maschinenbauanstalt, wurde in Siems bei Lübeck eine Zweigniederlassung eingetragen.

Franz Haniel & Cie. G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. In Homberg am Rhein und in Mainz ist je eine Zweigniederlassung errichtet.

Dr. Kratzer & Reimers „Dawat" Danziger Wassertransport, Danzig. Offene Handelsgesellschaft, begonnen am 1. Juli 1919 zwischen Dr. Walter Kratzer und Paul Reimers.

A. Niethe Nachfolger Franz Schöttler, Hohensaaten. Die Firma lautet jetzt Franz Schöttler, Bunkerkohlenausgabestelle; Prokura hat der Kaufmann Franz Schöttler jun.

Heinrich Remmers, Hamburg. Die Firma ist seit 15. Juli 1919 offene Handelsgesellschaft; Gesellschafter sind Heinrich Remmers und Paul Zander.

Schiffswerft und Maschinenfabrik Hansa A.-G., Hamburg. Die am 9. November 1918 beschlossene Erhöhung des Grundkapitals um 1 250 000 M auf 3 000 000 M ist zum Kurse von 108% ausgeführt.

Hugo Stinnes, Mülheim (Ruhr). Dem Heinrich Hollesen ist statt der bisherigen Gesamtprokura Einzelprokura erteilt.

Dieser Nummer liegen zwei Prospekte bei:
Deutsche Maschinenfabrik A.-G. in Duisburg: „Demag-Dampfkran",
„Rheinmetall", Rheinische Metallwaren- und Maschinenfabrik in Düsseldorf-Derendorf: „Erzeugnisse der Werke",
worauf hierdurch besonders aufmerksam gemacht sei.

Es wird gebeten, bei allen Anfragen auf die „ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT" ausdrücklich Bezug zu nehmen.

Patentbericht

A. Patentanmeldungen.

Klasse 65a, 11. M. 60 752. **Pumpklosett**; Zus. z. Anm. M. 57 893. Triton-Werke A.-G. (vorm. Ferdinand Müller), Hamburg. 2. 1. 17.

Klasse 65a, 14. F. 40 852. **Segel für Segelfahrzeuge.** Anthony H. G. Fokker, Schwerin, Mecklbg. 13. 5. 16.

Klasse 65a, 14. F. 41 997. **Neuerung an Segelfahrzeugen**; Zus. z. Anm. F. 40 852. Anthony H. G. Fokker, Schwerin, Mecklbg. 13. 6. 17.

Klasse 65a, 58. S. 44 407. **Vorrichtung zur Kenntlichmachung von Schiffahrtsstraßen mittels elektrischer Unterwasserkabel.** Siemens & Halske Akt.-Ges., Siemensstadt bei Berlin. 25. 9. 15.

Klasse 65a, 4. F. 42 226. **Verfahren, die Innenräume eines dampfbetriebenen Unterseebootes bei der Unterwasserfahrt kühl zu halten.** Willi Fischer, Altona, Philosophenweg 25. 24. 8. 17.

Klasse 84c 2. S. 44 847. **Vorrichtung zum Herstellen von Betonpfählen mit verbreitertem Fuß im Erdreich mittels Vortreibrohres und Druckwasserspülung.** Siemens & Halske Akt.-Ges., Siemensstadt bei Berlin. 17. 1. 16.

Klasse 84c, 5. S. 41 103. **Verfahren zum Einbauen einer wasserdichten Decke für Unterpflastertunnel.** Siemens & Halske Akt.-Ges., Siemensstadt bei Berlin. 14. 1. 14.

Klasse 84c, 5. S. 44 982. **Verfahren zur Herstellung von Unterpflastertunneln.** Siemens & Halske Akt.-Ges., Siemensstadt bei Berlin. 24. 2. 16.

B. Zurücknahme von Anmeldungen.

Klasse 65c. B. 70 407. **Rettungsboot.** 26. 3. 17.

C. Patenterteilungen.

Klasse 20f. 713 661. **Bremsklotzführung, insbesondere für Straßenbahnwagen.** Ludwig Merkle, Karlsruhe i. B., Essenweinstraße 39. 21. 7. 19. M. 62 434.

Klasse 20f. 713 979. **Bremsvorrichtung für Eisenbahnwagen u. dgl.** Josef Gehendges, Neroth, Kr. Daun. 18. 7. 19. G. 44 041.

Klasse 20g. 714 148. **Vorrichtung für die Berichtigung verschobener Wagenladungen.** Vereinigte Flanschenfabriken u. Stanzwerke Akt.-Ges., Hattingen (Ruhr). 22. 5. 19. V. 15 032.

Klasse 20h. 714 188. **Entlastungswagen zur Ueberwindung des Federdruckes.** Gg. Noell & Co., Würzburg. 23. 7. 19. N. 17 468.

Klasse 20h. 714 189. **Radsatzsenke mit teleskopierten Schraubenspindeln.** Gg. Noell & Co., Würzburg. 23. 7. 19. N. 17 469.

Klasse 65a, 28. 315 426. **Einrichtung zum Verhindern des Abdrängens eines Beiboots vom Schiffskörper.** „Magnet-Werk" G. m. b. H., Eisenach. 9. 6. 18. M. 63 334.

Klasse 65a, 81. 303 818 „K". **Heizölübernahmeeinrichtung für Schiffe.** Vulkan-Werke, Hamburg und Stettin, Akt.-Ges., Hamburg. 3. 4. 17. V. 13 791.

Klasse 65a, 77. 315 520. **Sicherheitseinrichtung zur Verhütung des Auffahrens auf Untiefen.** Charles Theune, Jaenickendorf bei Jüterbog. 3. 4. 14. T. 19 618.

Klasse 65d, 9. 310 083 „K". **Minenkette.** Ferdinand Tiemann, Kuxhaven. 22. 8. 16. T. 20 990.

Klasse 65d, 9. 315 683. **Selbsttätig arbeitender Schneidegreifer für Minengeräte.** Peter Stahlschmidt, Ronsdorf. 14. 7. 17. St. 30 644.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 714 590. **Schäkel für Schiffsanker.** Friedrich Düvel, Hamburg, Brandsende 12. 30. 7. 19. D. 33 798.

Klasse 65a. 714 590. **Schlepphaken.** Friedrich Düvel, Koburg. 7. 8. 19. Sch. 63 586.

Klasse 65c. 714 544. **Sperrholzbeplankung für Boote und sonstige Schiffsgefäße für Sport- und Gebrauchszwecke.** Luftschiffbau Schütte-Lanz, Mannheim-Rheinau. 26. 7. 18. 40 352.

Klasse 65f. 713 955. **Außenbordmotor mit Massenausgleich und geradem Auspuffstutzen.** Dr.-Ing. H. Baer, Breslau, Parkstraße 25a. 20. 6. 19. B. 83 273.

Klasse 84c. 713 136. **Eisenbeton-Teichständer.** Heinrich Emil Pilz, Neugersdorf i. S. 26. 6. 19. P. 31 355.

Klasse 84d. 713 101. **Panierstück für Grabenbagger.** Friedrich Brennecke, Post Mückenberg, N.-L. 19. 7. 19. B. 83 607.

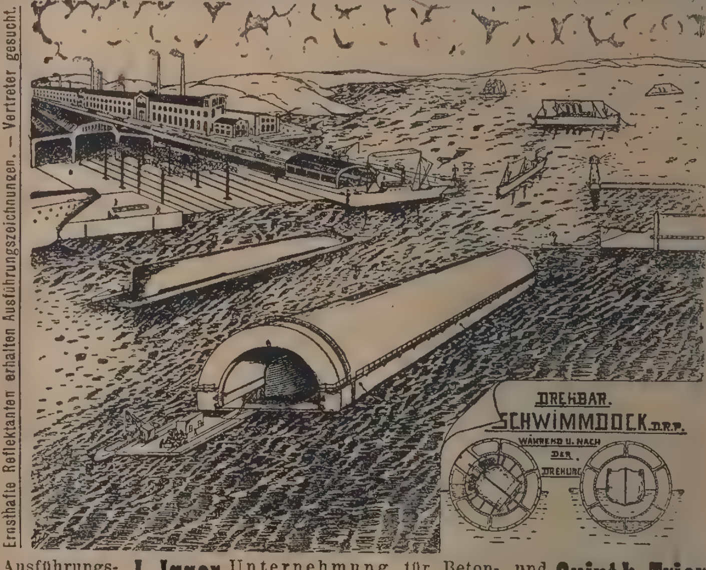
Klasse 84d. 707 945. **Vorrichtung zur Förderung von Abraummassen durch Transporteure.** Hans Böttner, Halle an der Saale, Rudolf-Heym-Straße 8. 25. 2. 19. B. 82 264.

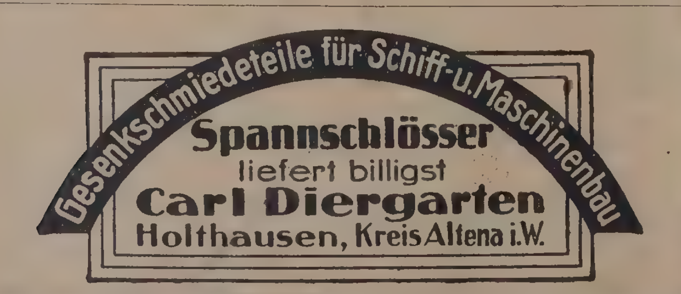
Bücherbesprechungen

„Erfahrungen mit der Sozialisierung in Vergangenheit und Gegenwart". Von Heinrich Goehring. (Verlag von Friedr. Andr. Perthes, A.-G. in Gotha.)

Zu dieser Broschüre hat der auch unserem Leserkreise bekannte Verfasser ein reichliches Material herbeigeschaffen, und zwar von Platos Zeiten (427 bis 347 v. Chr.) bis auf unsere heutigen Tage. Immer wieder zeigt es sich in der Praxis, daß die Sozialisierung des Wirtschaftlebens, wie sie die Mehrheit der Kommunisten und Sozialisten erstrebt, ein Ding der Unmöglichkeit, ein Luftschloß ist, das unter der rauhen Wirklichkeit zusammenbricht. Besonders interessant sind in der Neuzeit die Versuche mit der Sozialisierung in England und Rußland. Speziell die Schilderung der heutigen Verhältnisse in Sowjet-Rußland gibt ein warnendes Beispiel, wohin die strikte Verwirklichung des Sozialisierungsproblems ein Land bringen kann. Aber auch sonst führt der Verfasser eine ganze Reihe von neuen ausschlaggebenden Gesichtspunkten an und weiß viel interessante Argumente hervorzuheben. Jedem, der sich mit den Fragen unseres Wirtschaftsaufbaues beschäftigt, sei das Buch dringend empfohlen.

„Der Osten". Eine Wochenschrift für die östliche Wirtschaft wird vom 1. Oktober ab unter dem Titel „Der Osten", Zeitschrift für die östliche Wirtschaft, im Verlag der Firma Schwital & Rohrbeck in Danzig erscheinen. Die Zeitschrift will die Wirtschaftsfragen des Ostens, insbesondere der neuen Oststaaten Polen, Litauen, Ukraine, Lettland, Finnland und Rußland, behandeln, alle Wirtschaftsnachrichten über diese Länder sammeln und dem Kaufmann, Industriellen, Reeder usw. ein Wegweiser sein für die neuen Möglichkeiten, die sich im Osten bieten. In der soeben erschienenen gut ausgestatteten Probenummer behandelt ein Aufsatz „Die Zukunft des Ostens" die neue Entwicklung und die wirtschaftlichen Aussichten im Osten, die für Deutschland nicht ungünstig sind, wenn auch der Deutsche dort nicht leicht Eingang finden werde. In dem Aufsatz „Polens Außenhandel" wird ein Ueberblick über Polens Ein- und Ausfuhr gegeben, worüber bisher nähere Angaben nicht allgemein bekannt waren. Ferner enthält die Nummer einen Aufsatz über die östliche Industrie, einen Artikel „Der neue Kurs in der Wirtschaftspolitik Rußlands", wirtschaftliche Nachrichten über Polen, Finnland, Lettland, Rußland, Ostpreußen, Danzig usw. in großer Menge und Marktberichte. Wenn man berücksichtigt, welche Schranken heute noch die Papierknappheit auferlegt, wird man über den reichen Inhalt der Zeitschrift erstaunt sein. Ihr Bezugspreis beträgt vierteljährlich 7,50 M; das einzelne Heft kostet 0,70 M. R.





XXVI. Jahrgang 1919
Heft 20
15. Oktober

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Walter Reichelt, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 1 Mark

Anzeigen kosten 50 Pfennig die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140,* zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse*

Inhalts-Verzeichnis:

Die Schiffbarmachung der Weichsel

Von H. Fehlinger (München)

In dem früher russisch-polnischen Gebiet ist die Weichsel völlig unreguliert und fast aller Wasserbauten entbehrend. Der Mittellauf des Stromes zwischen Deblin und Modlin ist reich an gefährlichen Sandbänken. Jedes Hochwasser verlegt diese Sände, verstopft Altwässer und durchbricht bei den häufig schweren Eisstauungen, seitwärts von Engen in der Stromrinne, die höher gelegenen Talbodenpartien und verlegt so den Strom[1]). Dieses verwilderte Flußstück könnte jedoch in eine prächtige Wasserstraße umgewandelt werden. Wenn die Russen trotz eines in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts vom Weichselstrominspektor Kostanecki bearbeiteten und durch eine internationale Konferenz der Weichseluferstaaten gebilligten Entwurfs zur Regulierung des russischen Weichselanteils nichts getan haben, so mögen nicht zuletzt militärische Bedenken den Ausschlag gegeben haben. Bildet doch gerade die 12 bis 15 km breite, teils sandige, teils sumpfige und von Altwässern und Nebenarmen durchzogene Talung dieses Flußwildlings eine besonderes schwer überschreitbare, natürliche Sperre gegen feindliches Vordringen. Unterhalb Modlin gab es schon vor dem Kriege einigen Schiffsverkehr, obwohl er auch hier durch Sandbänke stark behindert wird. Zu Anfang des Krieges wurde die Weichselschiffahrt infolge der massenhaften Versenkungen von Schiffen durch die Russen, durch die Zerstörung der wenigen vorhandenen Schiffahrtseinrichtungen und durch die Entfernung der Strombojen völlig unterbunden. Während der deutschen Besetzung ist sie in erheblichem Umfange wieder aufgenommen worden. Vor allem hat die Weichselflottille Vortreffliches für ihre Wiederbelebung geleistet. Deutscherseits wurden Verbesserungen der bisher äußerst dürftigen Hafenanlagen der Weichselstädtchen ausgeführt, wenn auch noch an manchen Stellen die Landung in äußerst primitiver Form durch Abbooten oder durch Hinüberlegen einer Planke von dem auf das flache Sandufer auffahrenden, flachgehenden Raddampfer zu geschehen pflegt. Nur die größten Städte wie Plock und Wloclawek haben einige größere Landungsbehelfe oder Kaianlagen. Viel wichtiger als der Dampferverkehr war und ist der Verkehr mit den großen Weichselkähnen, den sogenannten „Berlinken", die man, vom Strom getrieben oder von Schleppern gezogen, viel auf dem Fluß trifft. Häufig begegnet man auch segelgetriebenen „Platten", welche nach erledigter Fahrt auseinandergeschlagen und als Holz verkauft werden. Noch häufiger ist der Floßverkehr, welcher bei der großen Bedeutung der Weichsel als Wasserstraße für den Holzhandel nicht leicht an Bedeutung überschätzt werden kann. Steht doch die Weichesl unterhalb Modlin durch Bobr und Narew mit dem Njemengebiet und durch den Bug mit dem Pripet-Dnjepr-Waldgebiet in ununterbrochener flößbarer Wasserverbindung, ferner durch den Bromberger Kanal und vermittels des „Großschiffahrtsweges Stettin—Berlin" auch mit der Oder und Elbe. Besonders zur Zeit der Frühjahrs- und Sommerhochwässer trifft man diese Flöße zahlreich auf der hier beschriebenen Strecke an. Das Bild des Stromes ist zu den meisten Jahreszeiten kein totes, unbelebtes, außer im Winter, wo Eisgang den Verkehr völlig unterbindet und die von ihm überraschten Schiffe und Flöße dazu zwingt, im Schutz einer Kempe oder in der notdürftig geschützten Mündung eines Nebenflusses aus Mangel an eigentlichen, zum Ueberwintern geeigneten Flußhäfen stillzuliegen. Auf preußischem Gebiet ist die Weichsel zwar reguliert, aber die Fahrrinne ist verhältnismäßig seicht, sie kommt nur für kleine Schiffe in Betracht. Ueberdies war vor dem Weltkrieg die Zollschranke an der preußischen Grenze der Weichselschiffahrt hinderlich.

Der neue polnische Staat will angeblich rasch an die Schiffbarmachung der Weichsel gehen und es wurden in dieser Angelegenheit bereits Beratungen zwischen Vertretern der Regierung und Fachmännern gepflogen. Die Kosten der Regulierung des Stromes werden unter den bestehenden Verhältnissen jedenfalls sehr hoch zu stehen kommen, und die Arbeiten werden sich lange hinziehen. Deshalb wurde von verschiedenen Seiten vorgeschlagen, die Schiffbarkeit durch Ausbaggerung zu erreichen. Im „Dziennik Gdanski" vertrat kürzlich Herr Wojtkiewicz diesen Plan. Er erkennt an, daß zwar der mechanischen Stromvertiefung die große Veränderlichkeit des Wasserstandes hinderlich im Wege steht; er meint aber, der Bau eines nicht allzu großen Sammelbeckens von 60 Millionen Kubikmeter Fassung, das nach den Preisen vor dem Kriege sechs Millionen Mark kosten kann, beseitige dieses Hindernis hinreichend. Berechnungen für den Teil der Weichsel unterhalb Warschaus, soweit solche ohne ins einzelne ergehende Erforschung des Flusses ausgeführt werden können, erwiesen,

[1]) Vgl. Näheres im Weichselstromwerk, Bd. III, S. 280 ff. Berlin 1899.)

daß die Kosten des Ankaufes des Parkes für die Vertiefung für das Flußkilometer 12 000 bis 15 000 M betragen. Die jährlichen Vertiefungskosten zur Sicherung der geringsten Fahrtiefe einschließlich der durch Preußen regulierten Weichsel werden für das Wegkilometer auf 2590 M geschätzt. Zum Vergleich könne man anführen, daß Schienen und Schwellen der bescheidensten Eisenbahnlinie vor dem Krieg in Rußland 27 500 M für das Kilometer kosteten und die Unterhaltungskosten der Eisenbahn bei geringstem Verkehr bis 3300 M betrugen. Die Kosten für die Regulierung der Weichsel sind auf 450 000 M für das Kilometer berechnet und entsprechend können die Unterhaltungskosten für den regulierten Fluß jährlich etwa 10 000 M betragen. Ungleich billiger käme die Stromvertiefung durch Baggerung.

Dagegen ist bei allen deutschen Plänen die systematische Vertiefung der flachen Stellen der Fahrrinne auf mechanischem Wege als eine zu teuere und in ihrer Wirkung äußerst fragliche Methode von vornherein gänzlich ausgeschlossen worden. Sie ist wohl bei einzelnen Flußstrecken im Auslande mit Erfolg angewandt worden, jedoch nirgends über große Entfernungen von mehreren hunderten Kilometern, wie sie beim Weichselausbau in Betracht kommen. Bei den Längen, die hier auszubauen sind, würden sich die Kosten der Vertiefung durch Baggern sehr viel höher stellen, als Wojtkiewicz annimmt. Nicht nur braucht man ein riesiges Baggermaterial, sondern es wird auch dazu bei der ungeheuren Menge der Erdmassen, die ausgegraben werden müßten, ein sehr langer Zeitraum erforderlich sein. Wollte man den Ausbau durch Baggern in zwei bis drei Jahren vornehmen, so würde man Hunderte von Baggern dazu brauchen und Millionen Tonnen Kohlen und viele Tausend Arbeiter. Schon die Beschaffung der Bagger wäre kaum möglich. Es ist sehr wahrscheinlich, daß ein solches Werk keinen Bestand haben würde. Das erste Hochwasser der Weichsel würde die ganze Arbeit vernichten, und man könnte dann mindestens wieder ein ganzes Jahr mit dem Riesenapparat arbeiten, um die tiefe Fahrrinne herzustellen. Die Weichsel hat eben ihre besonderen Eigenschaften, die in der Hauptsache in den großen Hochwassern und den riesigen Sandmassen liegen, die der Strom aufweist. Auch wäre die Erhaltung der Fahrrinne gewiß nicht so billig, als man in Polen zu meinen scheint.

Auf der 196 km langen Stromstrecke von Warschau bis zur preußischen Grenze stellte Regierungsbaumeister G. E. Schmidt 105 sogenannte Schieberücken oder Uebergangsrücken fest, d. h. ungefähr in der Strommitte befindliche, die Schiffahrt hindernde flache Stellen. Bei der Ausbaggerung müßte eine hinreichend breite und tiefe Rinne durch diese Rücken gerissen werden. Schmidt sagt („Danziger Zeitung", 1919, Nr. 439), daß zur Herstellung einer nur 80 m breiten Schiffahrtsrinne, welche die auf der preußischen Weichsel nach dem Regulierungsziel angestrebte Fahrwassertiefe von 1,7 m bei mittlerem Niedrigwasserstande aufweisen würden, auf jedem der Uebergänge etwa 50 000 cbm Sand[illegible] auszubaggern wären. Das bedeutet bei rund 100 mit Fehltiefen behafteten Uebergängen eine Gesamtbaggerung von fünf Millionen Kubikmetern. Nimmt man schon große Bagger mit einer durchschnittlichen Tagesleistung von 2000 cbm an und stellt man ferner die Bedingung, daß in einem Sommer, der wegen der Unterbrechungen durch die Sonn- und Feiertage, dem Verlegen der Arbeitsstellen sowie infolge der Hochwasserzeit nur zu 100 Arbeitstagen bemessen werden kann, die Arbeit geschafft sein muß, so würde das einen erforderlichen Baggerpark von $\frac{5\,000\,000}{100 \times 2000} = 25$ Baggern ergeben. Auf jeden der Bagger entfiele daher im Laufe eines Sommers die Durchbrechung von vier Uebergängen. Aber auch selbst nur 100 h i n t e r e i n a n d e r l i e g e n d e Arbeitstage im Jahre, an denen ein zu Baggerarbeiten geeigneter Wasserstand vorhanden ist, kommen an der Weichsel nicht in jedem Jahre vor, so daß sich in wasserreichen Jahren zur Bewältigung jener Arbeit die Einstellung einer Anzahl weiterer Bagger notwendig erweisen würde. Bringt man die Kosten für ein Kubikmeter Baggermasse einschließlich Transportes und Verbauens des Bodens nur zu 0,75 M in Ansatz, so würden sich die jährlichen Gesamtkosten der Baggerungen auf 5 000 000 × 0,75 M = rund vier Millionen Mark belaufen. Nach Wojtkiewicz hingegen berechnen sich die jährlichen Vertiefungskosten bei 2590 M Kosten für das Wegkilometer zu: 196 × 2590 = rund 0,5 Millionen Mark, d. h. nur 1/8 des von Schmidt geschätzten Geldbetrages.

Auf dem bisher preußischen Teil der Weichsel wurden mit Baggerungen zur Verbesserung des Fahrwassers durchaus ungünstige Erfahrungen gemacht; die gewaltigen Hochwasser und Eisgänge vernichten das Ergebnis der Arbeiten bald wieder[2]). Nur bei der ersten Grobregelung des Stromes wird sich für Naß- und Trockenbagger die ausgiebigste Verwendungsmöglichkeit zur Unterstützung und Beschleunigung der Regelungsarbeiten bieten, und zur Beseitigung von Stein- und Kiesriffen, die häufig im Weichselbette vorkommen, zur Abgrabung der Inseln, sowie Zufüllung der Seitenarme und Schlenken wird man Bagger nicht entbehren können.

Mit der Ausbaggerung einer Fahrrinne ist auch deshalb nicht gedient, weil die fruchtbaren Niederungen am Strome gegen die gewaltigen Hochwasser geschützt und hinreichend entwässert werden müssen. Der Ländereibesitz der jetzt am Abbruch liegenden Ufer muß gesichert werden. Diese Aufgaben können aber nur durch einen systematischen Ausbau des Hochwasserbettes mittels Eindeichungen und des Mittelwasserbettes mit Hilfe von festen, vielleicht auch schwebenden Stromregulierungswerken gelöst werden. Hat der einheitliche Schlauch des Hochwasser- und Mittelwasserbettes die richtigen, der Natur des Stromes angepaßten Breitenabmessungen bei zweckmäßiger Linienführung erhalten, so wird sich infolge der räumenden Arbeit des Stromes ganz von selbst auch für die Schiffahrt der Nutzen durch Einstellung der erforderlichen Fahrwassertiefe ergeben. Die ganze Kulturarbeit der Weichselregulierung wird sicherlich Jahrzehnte in Anspruch nehmen; es ist ausgeschlossen, daß sie nun unter polnischer Herrschaft, besonders rasch ausgeführt werden wird.

---

[2]) Vgl.: „Vorschläge zum weiteren Ausbau der Weichsel zur Förderung der Schiffbarkeit." Von A. Riese und G. E. Schmidt, Danzig 1918.

Wasserstraßen und Personenverkehr

Auch ein Binnenschiffahrts-Problem

Von A r t h u r S t a m p e r (Charlottenburg)

Die vielen Mißhelligkeiten und Störungen, denen der Personenverkehr auf den Schienenwegen seit Monaten ausgesetzt ist, berechtigen zu der Frage, ob es klug und für die Folge weiterhin empfehlenswert ist, sich für die Beförderung von Personen einzig und allein auf den Schienenweg zu verlassen und alle Karten auf ein Beförderungsmittel zu setzen, das infolge seiner technischen Eigenart und betrieblichen Zentralisation so leicht durch Unfall, Streik, Sabotage u. a. gestört werden kann. Wagenfahrt, Automobil- und Flugzeugbetrieb ist zu teuer und wird auf absehbare Zeiten hinaus der Massenbeförderung für billiges Geld nicht dienstbar gemacht werden können. Als Ersatz für Eisenbahn-, Straßenbahn-, Auto-Omnibus-, Hoch- und Untergrundbahnverkehr käme nur noch der Wasserweg in Frage. Bis vor verhältnismäßig kurzer Zeit bestand für den Schiffsverkehr das Hindernis, daß es den meisten Wasserläufen an genügender Tiefe der Fahrrinne mangelte und, wo die genügende Wassertiefe vorhanden war, fehlte es meistens an schnellen Fahrzeugen, so daß selbst bei gleichen Fahrpreisen das Publikum die schnellere Fahrt auf dem Schienenwege vorzog. Heute aber besitzen wir rein technisch die geeigneten Verkehrsmittel für einen gesteigerten Personenverkehr auf den Wasserwegen: Schnellfahrende Fahrzeuge und Bootskörper mit geringem Tiefgang. Das schnellfahrende Flachboot dürfte als Verkehrsmittel eine Zukunft haben, sobald erst das Publikum gewohnt ist, den Wasserweg als geeignete Verkehrsader zu benutzen. Schon heute ist es möglich, Flachboote von außerordentlicher Größe und Leistungsfähigkeit zu bauen, die sich bei intensivem Betriebe und günstig gestalteter Wasserstraße zweifellos sehr rentabel erweisen würden. Für den mittelschnellen Personenverkehr kommen alle großen, stark benutzten und belebten Wasserläufe und Wasserflächen in Frage, auf ihnen ist der Transport auch der größten Menschenmassen ohne weiteres möglich. Für den Schnellverkehr kommen die weniger belebten Wasserstraßen und besonders tote Flußläufe, die heute vollständig verödet daliegen, in Frage, auf welche man bei geringen Wassertiefen oder allzu stark wechselnden Tiefenverhältnissen geräumige schnellaufende Flachboote setzen kann. So mancher Flußarm, der heute zu nichts dient, könnte dadurch dem schnellen Personenverkehr zugänglich gemacht werden.

Für den Städtebauer gewinnt solchergestalt ein See, groß oder klein, Strom, Fluß, Kanal, ja jeder größere Wassergraben den Charakter einer f e r t i g e n V e r k e h r s s t r a ß e. An den Ufern kann er seine Stadt planmäßig aufbauen, der See als Stadtzentrum stellt eine großzügige Lösung eines schwierigen Verkehrsproblems ohne weiteres dar, ganz zu schweigen von der außerordentlichen Schönheit der baulichen Ausstattungsmöglichkeiten. Das einsame Ufer weicht einem Verkehrsbilde voll intensiven Lebens. Gehören doch die Uferstraßen zu den schönsten Anlagen im modernen Städtebilde. Dabei ist die Fahrt auf dem Schiffskörper für die Nerven einer schwer arbeitenden Bevölkerung gewissermaßen eine Erholung, besonders während der heißeren Jahreszeit, während welcher die Wasserfahrt natürliche Kühlung bietet. Auch das Zittern und Rattern der rollenden Waggons fällt bei dem gleitenden Schiffskörper fort, und mit Recht sagt das volkstümliche Sprichwort: „Ein Vergnügen eigner Art ist doch solche Wasserfahrt." Ganz besonders für den Transport kranker und leidender Passagiere, die in größeren Städten doch recht zahlreich vorhanden sind, wäre „das Sanitätsboot" ein viel benutztes und vielleicht sehr rentables Verkehrsmittel. Wo auf schiffbaren Wasserläufen ein Personendampfer- oder Motorbootverkehr eingerichtet ist, da hat er sich bisher in den weitaus meisten Fällen, wenn nur ein einigermaßen wirksames Verkehrsinteresse vorlag, gut bewährt und rentiert. In vielen Fällen ist der Andrang zu den Personen-

dampfern so stark, daß die Schiffskörper selbst größerer Reedereien gar nicht mehr ausreichen. Das ist besonders innerhalb und in der Umgebung großer Städte der Fall.

Dem Personenverkehr würde sich Post- und Stückgutbeförderung ohne weiteres anschließen. Nach und nach würden sich alle brauchbaren Wasserläufe gewissermaßen automatisch beleben und es würde eine außerordentliche Entlastung der Schienenwege und des Landstraßenverkehrs eintreten. Gleichzeitig würde ein starkes Steigen der Grundstücke an den Wasserläufen die Folge der stärkeren wirtschaftlichen Betriebsamkeit sein und eine Verdichtung des Verkehrs entstehen. Man denke sich das Salonboot als schwimmendes Restaurant, das Hausboot als schwimmende Villa, das Schiff als Verkaufsladen mit seinem großen Aktionsradius, schwimmende Sanatorien, ein gesundheitlich und wirtschaftlich gleich aussichtsvoller Betrieb und daneben für außerordentliche Zwecke das Flugboot für Wasser-, Land- und Luftverkehr. Diese Schilderung könnte phantastisch erscheinen, ist es aber durchaus nicht, denn sie hält sich streng an das technisch längst Ausführbare und Erprobte. Man denke an Städte wie Canton (China), in der Hunderttausende von Einwohnern auf dem Wasser leben, und an die großen amerikanischen Wasserplätze, die über Tausende von schnellgehenden Booten verfügen.

Nicht zu vergessen ist, daß der Verkehr auf dem Wasser große Bequemlichkeiten bietet, so z. B. das Umsteigen durch einfaches Anlegen der Boote aneinander, der Verkehr vom Ufer mit dem Schiff und umgekehrt per Boot und das Leichtern von Fracht ist die billigste Umladung überhaupt. Ganz neue Ausblicke eröffnen sich durch die experimentell erprobte Praxis der drahtlosen Fernsteuerung von Schiffskörpern vom Ufer aus, selbst aus größerer Entfernung. Das Problem, von den Schiffen aus Fernspruchverbindung drahtlos zu unterhalten, was namentlich für Geschäftsleute, Aerzte, Handwerker, Techniker, überhaupt alle Berufsstände von Bedeutung ist, ist längst gelöst, kurz der Verkehr auf den Wasserstraßen bietet derartige Bequemlichkeiten und Vorteile, daß man sich wundern muß über die offensichtliche Vernachlässigung so wertvoller Verkehrsmöglichkeiten. Ein gründliches Studium sämtlicher Wasserläufe und Wasserflächen des Deutschen Reiches vom Gesichtspunkte ihrer Nutzbarkeit für Personenbeförderung auf dem Wasserwege ist eine ernste und unabweisbare Forderung des Tages.

Staatliche Schiffshypotheken in Schweden

Infolge der Auslieferung unserer Handelsflotte beabsichtigt die Regierung ihren Neuaufbau durch Gewährung von Ersatzgeldern oder Unterstützungen an die Reedereien zu fördern. Jedenfalls wird unsere Seeschiffahrt auch trotzdem in den nächsten Jahren einen sehr schweren Stand haben, da zurzeit eine Ueberproduktion an Schiffsraum herrscht. Diese dürfte sich gerade dann schwer bemerkbar machen, wenn die fünfjährige Frist abgelaufen ist, in der wir jährlich bis zu 200 000 t Schiffsraum für die Entente abzuliefern haben[1]) und mit dem Schiffsbau für eigene Rechnung beginnen können.

Auch ohne derart zwingenden Anlaß fand und findet bei den einzelnen Ländern eine Unterstützung ihrer Seeschiffahrt oder ihres Schiffsbaus statt, der auf verschiedene Weise durch einmalige oder wiederkehrende Subventionen, Entschädigung für Postbeförderung u. dgl. erfolgt. Einen besonderen Weg hat Schweden eingeschlagen, das Unterstützungen in Form von Reedereidarlehen gewährt. Der liebenswürdigen Auskunft des deutschen Generalkonsuls in Stockholm verdanke ich die folgenden Ausführungen:

Der schwedische Reichstag errichtete bereits 1903[2]) einen Fonds von 5 Millionen Kronen, der zur Unterstützung der schwedischen Schiffahrt dienen sollte. Und zwar wurden die Aufwendungen aus dieser Summe in erster Linie für solche Unternehmungen bestimmt, die der Schiffahrt Schwedens nach den ausländischen Gewässern dienten, zumal nach den weiter entfernten. In Ausnahmefällen dürfen auch solche Reedereien unterstützt werden, die die Schiffahrt innerhalb Schwedens betreiben. Schließlich kann auch solchen Bewerbern eine Beihilfe gewährt werden, die eine Unterstützung zum eigenen Erwerb eines Seeschiffs nachsuchen. Wenn ein solcher Darlehnssucher beabsichtigt, ein Schiff neu erbauen zu lassen, so kommt derjenige vorzugsweise in Betracht, der das Schiff auf einer heimischen Werft herstellen läßt. Diese Maßnahme ergibt also zugleich eine Unterstützung der schwedischen Werften. Darüber hinaus weist sie aber jeden Reeder moralisch darauf hin, daß es verdienstlich sei, in erster Linie die heimische Schiffbauindustrie zu unterstützen. Eine derartige Mahnung wäre auch gerade in Deutschland von hohem Wert, da bei uns leider zuviel Aufträge, besonders auch in der Binnenschiffahrt, ins Ausland (Holland) gegangen sind.

Von großem Interesse ist die Art, wie die schwedische Regierung das hergeliehene Kapital bei Neubauten sichert. Obwohl es weder gesetzlich noch nach Landesbrauch in Schweden Schiffshypotheken gibt (?), hat sie doch für sich bei diesen Fahrzeugen eine Hypothek bestellt. Leider habe ich nähere Auskunft über diesen wesentlichen Punkt nicht erhalten können, hoffe aber, ihn gelegentlich ganz aufklären zu können.

Als Grundlage für die Beleihung dient eine Schätzung des neuen Schiffes sowie die Taxe von Sachverständigen. Ueber die Höhe der Hypothek ist keine Bestimmung getroffen, doch ist die Regierung entsprechend den Taxen bis zu 75 % von diesem gegangen. Diese Beleihung erscheint außerordentlich hoch, wenn man bedenkt, daß die deutschen Hypothekenbanken nur bis zu 60 %[3]) des Wertes eines Grundstücks geben dürfen, das doch seinen Wert nicht in dem Maße ändert und Gefahren ausgesetzt ist wie ein Schiff. Auch die holländischen Schiffshypothekenbanken geben im allgemeinen nur 50 bis 60 %[4]) Beleihung. Die Gesuche um Unterstützung sind halbjährlich bis 30. Juni oder 31. Dezember beim schwedischen Kommerzkollegium Stockholm einzureichen.

Es ist nun die Frage, ob sich diese Maßnahme bewährt hat. Dafür dürfte sprechen, daß der Fonds im Laufe der Zeit wiederholt vergrößert worden ist. Jedenfalls hat sich also eine große Nachfrage nach diesen staatlichen Geldern gezeigt. Am 30. Juni 1919 waren in diesem Fonds noch 2 051 000 Kronen zur Freigabe vorhanden. Wie groß der Andrang nach diesem Fonds war, dafür spricht, daß seit dem 30. Juni 1918 nicht weniger als 29 Gesuche um Unterstützung gestellt wurden. Die Gesamthöhe der gewünschten Beträge belief sich auf 18 628 500 Kronen. Der Bestand des Fonds hätte also, um diesen Ansprüchen sämtlich zu genügen, fast das Zehnfache seiner Höhe betragen müssen. Da eine derartige Heraufsetzung nicht möglich war, es aber andererseits zwecklos gewesen wäre, jedem Bittsteller nur ca. 10 % seiner Forderung zu bewilligen, so wurde der Gesamtbetrag nur an fünf Firmen gegeben. Auch diese erhielten zusammengenommen noch nicht ganz 50 % ihrer Ansprüche, da diese 4 900 000 Kronen betragen hatten.

Es hat sich also in Schweden wie auch bei uns ein starkes Bedürfnis nach einer umfangreicheren Kreditgebung gezeigt, als es durch Private usw. gestillt werden konnte. Wenn man die schwedischen Verhältnisse mit den unseren vergleicht, fällt zuerst die große Nachfrage nach Kredit ins Auge. Das kann wohl daran liegen, daß die staatlichen Bedingungen vielleicht günstiger sind als die privaten. Anderseits ist das große Mißverhältnis zwischen der riesigen Nachfrage und der geringen Höhe des zur Verfügung stehenden Fonds derart auffallend, daß diese Art der Darlehnsgewährung nicht als günstig angesehen werden kann. Entweder sind die Bedingungen des staatlichen Fonds wesentlich günstiger, als sie sonst allgemein erhältlich sind, dann [illegible] die Beschränkung auf einzelne Firmen, die bei der kleinen Darlehenssumme notwendig ist, leicht zu Korruption, da sie eine Begünstigung derjenigen darstellt, die das Darlehen erhalten. Um bei dem Kampf um diese Vergünstigung die starke Konkurrenz aus dem Felde zu schlagen, werden die skrupellosesten Firmen leicht zu unlauteren Mitteln greifen.

Eine volle Sicherheit gegen solche Gefahr ist in diesen Fällen nur dadurch zu erreichen, daß der Fonds so weit aufgefüllt wird, daß alle Ansprüche Genüge finden. Wenn aber die Bedingungen günstiger sind, als sie sonst das wirtschaftliche Leben gestattet, so stellt der Fonds eine Belastung der übrigen Steuerzahler zugunsten der Darlehnsempfänger dar.

Sind aber die Bedingungen denen gleich, die sonst üblich sind, so zeigt sich ein so großer Bedarf an Kredit, daß der Staat sowohl wie das Wirtschaftsleben ihn auf dem bisherigen Wege wohl nicht befriedigen können wird. Durch eine entsprechende Abänderung der gesetzlichen Bestimmungen, die eine größere Sicherheit des Neuwerts ermöglicht, ließ sich der Bedarf vielleicht besser decken.

Ein weiterer Umstand spricht noch gegen die staatliche Hypothekenverteilung. Bei ungünstiger Konjunktur, die ja auf dem Schiffsmarkt in gewissen Abständen regelmäßig wiederkehrt, liegt die Gefahr vor, daß in erster Linie alle, die staatliche Darlehen nachsuchen und erhalten, ihren Bedarf auf dem Wege des soliden Kredits nicht befriedigen können. Ebenso besteht die Möglichkeit, daß der Staat mit solchen Darlehen Schaden nimmt, die bei günstiger Konjunktur ausgeliehen sind, z. B. bei Beleihungshöhen bis zu 75 %, sich aber für eine sehr ungünstige als allzuhoch erweisen. Denn in diesen Fällen kann der Wert eines Schiffes leicht auf 75—50 % fallen. Es würde sich also auch hier eine Bevorzugung einzelner auf Kosten der Gesamtheit ergeben.

Es erscheint daher im allgemeinen nicht als zweckmäßig, wenn das Kreditbedürfnis auf dem in Schweden eingeschlagenen Wege staatlicher Darlehensgebung befriedigt wird. Vielmehr ist das Ziel als das gegebene für die Befriedigung selbst sehr hohen Bedarfs anzusehen, das wir seit 1918 nun auch in Deutschland erreicht haben, nämlich die Errichtung von Schiffspfandbriefbanken, die ausschließlich der Befriedigung des Schiffskredits dienen. Für einzelne wichtige Sonderfälle bleibt immer noch die Gewährung von staatlicher Hilfe durch Subventionierung oder auf andere Weise möglich.

Werner Christ.

[1]) Friedensvertrag, Anl. 3, § 5.

[2]) Svensk Författningssamling Nr. 133, 1900/03, S. 5, Verordnung vom 18. Dezember 1903.

[3]) Hypothekenbankgesetz vom 13. Juli 1899, § 11, Abs. 2.

[4]) Dr. Papendieck: Rechtsverhältnisse der Schiffshypotheken (Hansa 1913, S. 571); Statuten der A.-G. Holländische Schiffshypothekengesellschaft, Amsterdam; Artikel 17: Beleihung bis zu 50 %.

Die englische Direktion der Binnenwasserstraßen und Häfen

Von Geh. Regierungsrat Wernekke (Berlin)

Als England im August 1914 in den Krieg eintrat, war es auf einen Feldzug von dem Umfang, wie ihn der Weltkrieg angenommen hat, schlecht vorbereitet; um den Ansprüchen zu genügen, die der Krieg in stets wachsendem Maße stellte, mußte es nicht nur neue Heere aufstellen, sondern auch für den Dienst hinter deren Front eine große Anzahl von neuen Organisationen schaffen. Hiervon wurde namentlich das Transportwesen betroffen. Das ungeheure Heer, das England nach Frankreich schickte und dessen Verpflegungsstärke schließlich gegen 2 700 000 Mann betrug, verbrauchte nicht nur Riesenmengen an Munition und Kampfgerät, sondern auch seine Verpflegung erforderte die Bewegung von großen Massen von Gütern aller Art. Fast der ganze Bedarf des Heeres mußte aus England nachgeschoben werden, und es mußten daher sowohl auf den Eisenbahnen Englands und Frankreichs wie auch über den Kanal solche Mengen von Gütern befördert werden, daß die bestehenden Einrichtungen dazu bei weitem nicht ausreichten. Um die Eisenbahnen zu entlasten, war es nötig, die Wasserstraßen zu den Transporten heranzuziehen; zur planmäßigen Regelung des Verkehrs wurde eine besondere Behörde gegründet, der auch die Leitung des Dienstes in den Häfen übertragen wurde, die Direktion der Binnenwasserstraßen und Häfen (Directorate of Inland Waterways and Docks). Ihre Tätigkeit erstreckte sich namentlich auch auf die Kanäle innerhalb des britischen Operationsgebiets in Frankreich und Belgien. Sie unterstand dem Generaldirektor der Transporte und Eisenbahnen im Kriegsministerium. Vom Umfang ihrer Geschäfte bekommt man einen Begriff, wenn man erfährt, daß die Menge der unter ihrer Leitung beförderten Güter, die im ersten Vierteljahr 1917 345 439 t betrug, im gleichen Zeitraum 1918 bis auf 672 516 t angewachsen war.

Die bedeutendste Schöpfung der Direktion der Binnenwasserstraßen und Häfen war der Hafen von Richborough an der Südostküste von England in der Nähe von Dover. Von hier aus hat sie ebenso wie von Southampton aus einen Fährdienst für Eisenbahnwagen nach Frankreich eingerichtet und damit eine vollständige Neuerung im Verkehr über den Kanal geschaffen. Hier richtete sie auch ihre Vorratslager ein, und der Ersatztruppenteil, aus dem sie ihren Bedarf an Mannschaften deckte, befand sich ebenfalls hier. Daneben erstreckte sich ihre Haupttätigkeit auf die Beschaffung von Schiffsraum zur Beförderung des Heeresgutes nach Frankreich und zu dessen Verteilung in Frankreich. Um diese beiden Aufgaben, denen die Transportmittel dienen sollten, erfüllen zu können, wurde für die neu zu erbauenden Schiffe eine Bauart gewählt, die sowohl für den Transport über den Kanal wie auch für die Beförderung auf den französischen Binnenwasserstraßen geeignet war. Hierdurch wurde eine ganze Anzahl von Vorteilen erreicht. Die Gefahr der Verluste bei der Ueberfahrt nach Frankreich wurde durch die Teilung in kleine Einheiten verringert. Die kleinen Fahrzeuge konnten bequemer beladen werden. Die Häfen wurden entlastet, weil das Umladen zwischen See- und Binnenwasserstraßentransport vermieden wurde. Insbesondere wurde aber auch die Arbeit des Umladens gespart. Ferner wurden die Eisenbahnen auf dem Kriegsschauplatz entlastet. Endlich waren die kleinen Schleppkähne durch Torpedoangriffe wegen ihres geringen Tiefgangs nur wenig gefährdet.

Um diese Transporte in genügendem Umfang durchführen zu können, wurden die anfangs geschaffenen Anlagen in Richborough, das den Ausgangspunkt für sie zu bilden hatte, im Laufe der Zeit sehr erheblich erweitert. Namentlich wurden grosse Ladeanlagen mit Hebezeugen gebaut. Das Ziel war dabei, eine Leistungsfähigkeit von 8000 t verladene Güter täglich zu erreichen. Bei Einrichtung des von Richborough ausgehenden Verkehrs wurden dort im Dezember 1916 2090 t Güter verladen; im März 1918 war ihre Menge auf 67 697 t gestiegen. Dabei muß berücksichtigt werden, daß im Anfang nur Schwergüter, wie Eisenbahnschienen usw. verfrachtet wurden, während später namentlich leichte Güter, wie Heu, Flugzeuge befördert wurden, die zwar viel Schiffsraum in Anspruch nehmen und beim Verladen viel Arbeit machen, bei einer nach Gewicht geführten Statistik aber nicht entsprechend in Erscheinung treten. Gegen Ende des Krieges wurde die Größe der Schuten auf 1000 t erhöht. Diese konnten infolgedessen zwar nicht in die französischen Kanäle eindringen, und durch die Einführung ging daher eine Anzahl der vorhin aufgeführten Vorteile wieder verloren, sie entlasteten aber doch die Schiffahrt über den Kanal sehr erheblich.

In der Gegenrichtung, also von Frankreich nach England wurden als Rückfracht grosse Mengen von Beute- und Bergegütern geladen; obgleich in Frankreich Werkstätten aller Art eingerichtet worden waren, musste doch auch viel Heeresgerät zur Instandsetzung nach England zurückgeführt werden. Im März 1918 beliefen sich z. B. diese Transporte auf 62 601 t.

Für die schon erwähnten Zugfähren, die die Direktion der Binnenwasserstraßen und Häfen zwischen Richborough und Calais oder Dünkirchen einerseits und Southampton und Dieppe anderseits verkehren ließ, mußten alle Anlagen erst neu geschaffen werden. Die Landanlagen für die Fähren wurden Ende 1917 fertiggestellt, während die Fährschiffe schon einige Zeit vorher abgeliefert worden waren. Im November 1917 wurden die ersten Fahrten zwischen Southampton und Dieppe gemacht, und seit Anfang 1918 bestand ein regelmäßiger Fährverkehr. Die Dampfer faßten je 54 Wagen von 10 t Tragfähigkeit, also einen ganzen Güterzug. Landebrücken, die mit elektrischer Kraft gehoben und gesenkt werden, bringen die Gleisenden auf dem Lande in die Höhe der Schienen auf dem Schiffsdeck, so daß die Züge ohne Aufenthalt zwischen Schiff und Hafen übergeführt werden können. Das Auffahren eines Zuges auf das Schiff und ebenso seine Abfahrt nehmen etwa 20 Minuten in Anspruch, und die Fahrt über den Kanal dauert etwa anderthalb Stunden. Die Fährdampfer sind 110,8 m lang und haben einen Tiefgang von 2,75 und 3,05 m, je nachdem ob sie leer oder beladen sind.

Der Bau der genannten Schuten für den Kanalverkehr machte wegen der großen Zahl, in der sie gebraucht wurden, und der starken Inanspruchnahme der Schiffswerften für andere Zwecke sehr erhebliche Schwierigkeiten. Um dem Bedarf zu genügen, mußten die Bauaufträge an Stellen vergeben werden, wo keine Möglichkeit bestand, die Schiffe vom Stapel laufen zu lassen. Sie wurden daher in Stücke zerlegt an die Küste befördert, dort zusammengebaut und zu Wasser gebracht. Aus den zu diesem Zweck geschaffenen Anlagen in Richborough entwickelte sich dann mit dem wachsenden Bedarf in diesem neuen Hafen eine vollständige Schiffswerft mit Werkstätten, Kraftanlagen und allem, was zu einem solchen Betriebe gehört. In der letzten Zeit des Krieges wurden hier auch andere Seefahrzeuge, namentlich solche für die Zwecke der Marineflieger gebaut. Hierdurch machte sich die Heeresverwaltung in weitgehendem Maße unabhängig von der Privatindustrie, die mit Lieferung von Munition so beschäftigt war, daß sie weitere Aufträge kaum hätte übernehmen können.

Neben der großen Anlage in Richborough wurden für die Zwecke der Direktion der Binnenwasserstraßen und Häfen noch Parkanlagen in Poplar an der Themsemündung mit einem Nebenpark in Gravesend und in Glasgow geschaffen. In Poplar wurden namentlich die Mannschaften, die aus den benachbarten Schiffswerften ausgehoben wurden, zu Trupps für die Verwendung über See zusammengestellt; auch wurden dort die zahlreichen Wasserfahrzeuge, die gebraucht gekauft wurden, übernommen, für ihre besonderen Zwecke umgebaut, ausgestattet und bemannt. Zu diesen schon 1915 gegründeten Anlagen kam Anfang 1917 noch diejenige in Glasgow hinzu, die die gleichen Aufgaben, aber im wesentlichen für die Unternehmungen in Mesopotamien zu erfüllen hatte. Dort war die Beförderung des Nachschubs zu Wasser von besonderer Bedeutung, weil der Shat el Arab, die Vereinigung von Euphrat und Tigris, und die beiden ihn bildenden Ströme die einzige vom Meere her in das Innere des Landes führende Straße darstellen. Im ersten Vierteljahr 1917 wurden auf ihr 222 275 t, in den drei ersten Monaten 1918 aber mehr als die doppelte Menge, nämlich 464 196 t befördert; dazu kamen noch große Truppentransporte, Gefangene, Pferde usw. Auch Lazarettschiffe, gegen 100 an der Zahl, wurden hier in Verkehr gesetzt. Der Hafen von Basra unterstand ebenfalls der Direktion der Binnenwasserstraßen und Häfen, und sie erstreckte ihre Tätigkeit auch auf die Verbesserung und Vermarkung des Fahrwassers auf dem Shat el Arab und dem Tigris. Aehnliche Aufgaben wurden der Direktion in Aegypten und in geringerem Umfang auch in Ostafrika gestellt. Der Nil und die Kanäle in Unter- und Oberägypten wurden umfassend für Heereszwecke ausgenutzt. In Alexandria und Port Said wurden viele Güter umgeladen, und der Hafen von Kantara wurde als Ausgangspunkt für die Transporte nach Palästina eingerichtet. Von den ägyptischen Häfen gingen im Januar und Februar 1918 280 444 t zu Wasser landeinwärts. Endlich gehörten zum Geschäftsbereich der Direktion der Binnenwasserstraßen und Häfen auch die Leitung des Ladebetriebes in Saloniki und die Bereitstellung von Schiffen sowie Kränen und sonstiger Hafenausrüstung in Tarent.

Bei dem zunehmenden Umladeverkehr in den Häfen wurde sehr bald richtig erkannt, daß er nur mit einer reichlichen Zahl von mechanischen Hilfsmitteln zu bewältigen sein würde. Es wurden deshalb zunächst die in England vorhandenen Kräne aufgenommen und von diesen so viele, wie irgend entbehrlich waren, angekauft. Als dieser Vorrat erschöpft war, wurde ein Regelkran entworfen; da aber die größeren Werke, die ihn hätten bauen können, voll beschäftigt waren und keine Aufträge mehr übernehmen konnten, wurden seine Einzelteile an zahlreiche kleinere Werkstätten vergeben, nach Richborough geschickt und dort zusammengesetzt. Im ganzen lieferte die Direktion der Binnenwasserstraßen und Häfen bis Ende April 1918 645 Kräne. Außer diesen Hilfsmitteln wurden zum Ueberladen von Getreide auch acht pneumatische Verladeanlagen gebaut. Endlich wurde auch eine Anzahl Wasserreinigungswerke angelegt, und zwar 24 in Mesopotamien, sechs in Frankreich und zwei in England. Zum Teil waren diese Anlagen fest, zum Teil waren sie schwimmend aufgebaut. Die letzteren Filterwerke reinigten das schmutzige Wasser des Tigris so weit, daß es klar und trinkbar wurde; sie dienten namentlich dazu, die vorüberfahrenden Schiffe mit frischem Trinkwasser zu versorgen.

Ganz außerhalb des Wirkungskreises der Direktion der Binnenwasserstraßen und der Häfen lag der Bau von vier Flugplätzen, der ihr nur deshalb übertragen wurde, weil sie einerseits über einen Stab von technisch gebildeten Offizieren verfügte, die derartige Arbeiten planen und leiten konnten, und weil sie anderseits

genügende Arbeitskräfte besaß, um die Bauten auszuführen. Näher, aber immer noch außerhalb ihres engeren Wirkungskreises lag der Bau von staatlichen Werften, den die Direktion am Severn und am Wye ausführte. Die Admiralität brauchte diese Anlagen nötig, hatte aber nicht die technischen Kräfte zur Verfügung, um den Bau selbst in die Hand zu nehmen. Die Direktion der Binnenwasserstraßen sprang daher für sie ein und förderte den Bau so weit, daß der Betrieb von der Admiralität übernommen werden konnte.

Keins der kriegführenden Länder, am wenigsten England, war, wie schon gesagt, bei Ausbruch des Krieges auf einen Kampf von dem Umfang vorbereitet, wie ihn schließlich der Weltkrieg angenommen hat, es mußten vielmehr überall umfassende Neueinrichtungen getroffen werden. Die geschilderte Aufstellung der Direktion der Binnenwasserstraßen und Häfen zeigt, mit welcher Zielbewußtheit die Engländer den Krieg geführt und wie sie für alle Bedürfnisse der Heere bis ins kleinste gesorgt haben. Hinter ihnen zurückgestanden haben die Mittelmächte in dieser Beziehung sicher nicht, aber leider ist ihnen dabei der Erfolg versagt geblieben, ohne daß dabei irgend einer Stelle ein Verschulden beizumessen wäre. Die Leistungen der Engländer sind um so erstaunlicher, als bei ihnen das Heer und alles, was dazu gehört, vor dem Kriege bei weitem nicht die Rolle spielte wie bei uns, und als es daher erst einer gewissen Anstrengung bedurfte, bis die Engländer ihr Denken nach dieser Richtung eingestellt hatten. Ihre Zähigkeit und Zielbewußtheit ist ihnen hierbei gut zu Hilfe gekommen.

Güterverkehr auf der Weichsel

Von H. Mankowski (Danzig)

Es ist begreiflich, daß mit der Wiedererrichtung des polnischen Reiches die Weichsel als Schiffahrtsstraße in den Vordergrund rückt. Die Russen hatten daran wenig Interesse, weil der Unterlauf des Stromes durch Preußen geht und die Zölle der preußischen bzw. deutschen Regierung manche Million einbrachten. Die jahrzehntelange Forderung der preußischen Regierung an die russische um Regelung der Weichel blieb unerfüllt, und so ist der Güterverkehr auf der Weichsel wegen des niedrigen Wasserstandes gering geblieben.

Im Jahre 1918 veröffentlichte das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine „Karte des Verkehrs auf den deutschen Wasserstraßen im Jahre 1910". Danach betrug der Gesamtstreckenverkehr auf der Weichsel bei Thorn in 1000 t 810, Oder oberhalb Fürstenberg 4500, Elbe bei Wittenberg 10 000, Weser bei Nienburg 960 und Rhein bei Köln 19 000. Die entsprechenden Netto-Tonnenkilometer waren 151, 2190, 4026, 249, 8879. Der Güterverkehr auf der Weichsel bleibt also selbst hinter demjenigen der Weser zurück, und doch reicht das Stromgebiet (Niederschlagsgebiet) der Weichsel an den Rhein heran und wird nur von dem der Donau übertroffen.

Zu bemerken ist noch, daß bei dem Güterverkehr auf der Weichsel der Floßverkehr sechsmal größer als der Schiffahrtsverkehr ist. Nach der Verkehrsstatistik der Weichselstrombauverwaltung in Danzig betrug der Gesamtgüterverkehr von 1899 bis 1908 (10 Jahre) durchschnittlach 173 (Einheit = 1000 t), der Gesamtfloßverkehr 1050 (Einheit = 1000 t). Diese Zusammenstellung gilt für die Strecke der Weichsel von der russischen Grenze bis Danzig. Das Stromgebiet der Weichsel beträgt 198 511 qkm gegen 224 400 qkm des Rheines.

Der geringe Güterverkehr auf der Weichsel geht ohne weiteres auch aus der viel kleineren Zahl der Schleppkähne hervor, wie nachfolgende Zusammenstellung zwischen Weichsel und Oder ergibt. Nach der Statistik des Deutschen Reiches gab es auf der Weichsel 1907 nur 19 Schleppkähne von 400 t mit einer Gesamttragfähigkeit von 8658 t und 1912 insgesamt 25 Schleppdampfer von 400 bis 600 t mit einer Gesamttragfähigkeit von 12 002 t.

Die entsprechenden Zahlen auf der Oder betrugen 417 Schleppkähne von 400 t mit 203 092 t Gesamttragfähigkeit bzw. 658 von 400 bis 600 t mit 331 575 t Gesamttragfähigkeit. Schleppkähne von 600 t bis zu 1000 t gab es 1907 auf der Weichsel nur einen mit 653 t Gesamttragfähigkeit und 1912 vier mit 2622 t Gesamttragfähigkeit, während 1907 auf der Oder fünf Schleppdampfer von 600 t mit einer Gesamttragfähigseit von 3383 t und 1912 54 von 600 bis 1000 t mit einer Gesamttragfähigkeit von 35 219 t verkehrten. Also 1912 gab es auf der Weichsel nur vier Schleppkähne von 600 bis 1000 t Tragfähigkeit, während auf der Oder 54; also fast vierzehnmal so viel verkehrten.

Zwei Ursachen kommen für den geringen Güterverkehr auf der Weichsel in Betracht: die Zollplackereien und die niedrige Stromrinne. Die erstere Ursache wird nun fortfallen, weil nach dem Friedensvertrage der ganze schiffbare Weichselstrom ein einziges Zollgebiet darstellt.

Anders mit der Stromrinne. Was von den Russen ein Jahrhundert lang unterlassen worden ist, kann nicht mit einem Schlage nachgeholt werden. Neulich hat der polnische Volkswirt Maryan Wojtkiewicz die Kosten der Weichselregelung von Krakau bis Danzig auf 2 Milliarden berechnet. Mag diese Summe auch reichlich bemessen sein, billig wird der Ausbau des Stromes zur Schiffahrtsstraße für größere Fahrzeuge nicht sein. Bis dahin wird also der Güterverkehr eine nur bescheidene Rolle spielen, und es dürften darüber noch Jahrzehnte vergehen.

Die Schiffbarmachung der Leine von Hannover bis Northeim

Von Dr. Werner Teubert

Eine der Hauptaufgaben beim Neuaufbau des deutschen Wirtschaftslebens fällt dem Verkehrswesen zu, und zwar gilt es einmal, unter Anwendung der entsprechenden Maßnahmen auf allen Gebieten der Gütererzeugung und des Verbrauchs, einheitlich die Güterverteilung derart zu regeln, daß die gesamte Güterbewegung auf ein Mindestmaß beschränkt wird, anderseits der Verkehr streng nach der Höhe der Selbstkosten des Betriebs und den auf ihnen aufgebauten Frachten auf die Eisenbahnen und Wasserstraßen zu verteilen. Daher ist nicht nur jedes Bestreben zu begrüßen, den Wasserstraßen den ihnen hiernach zukommenden Verkehr zu verschaffen, sondern auch jede Anregung zum Bau neuer Wasserstraßen, soweit sie den Verkehr verbilligen und dabei ohne Schädigung des übrigen Verkehrswesens ein wirtschaftliches Unternehmen darstellen.

Ein weiterer Wasserstraßenentwurf ist in die Oeffentlichkeit gedrungen. Vom Professor O. Franzius in Hannover ist ein Entwurf für eine Schiffbarmachung der Leine von Hannover bis Northeim bearbeitet und vom Verein für Leineschiffahrt, Hannover, Brühlstraße 1, herausgegeben worden.

Wie bei den geplanten Kanälen nach Hildesheim, Halberstadt und Staßfurt, handelt es sich auch bei diesem Entwurf gewissermaßen um einen Stichkanal des Mittellandkanals. Die bereits bei Linden vorhandene Verbindung des Kanals mit der Leine und die zahlreichen und verkehrsreichen Orte, die die Leine von Northeim bis Hannover berührt, legen den Gedanken der Schiffbarmachung dieser Strecke nahe. Wegen des erheblichen Gefälles der Leine kann ein Großschiffahrtsweg nur durch Aufstau geschaffen werden. So sieht der Entwurf, der durch zahlreiche Durchstiche den stark gewundenen Lauf der Leine erheblich abkürzt, bei einer Gesamtlänge von 89 km zwischen Linden und Northeim 18 Staustufen vor, die bei einem Gefälle von 2,5 bis 5 m, im Durchschnitt 3,5 m, das Gesamtgefälle von 63 m überwinden. Der im Vergleich zum Mittellandkanal zu erwartende geringe Verkehr erfordert es, die Wasserstraße in geringen Abmessungen und mit billigen Bauwerken herzustellen. So sind einfache Nadelwehre mit festen Wehrböcken vorgesehen, die Schleusen, die ein Schiff von 600 t nebst Schlepper aufnehmen können, erhalten nur massive Häupter, und der Kanalquerschnitt ist einschiffig bei 12 m Sohlenbreite. Die Kreuzung der Schleppzüge erfolgt an den Schleusen oder an der in der Mitte jeder Haltung vorgesehenen Ausweiche. Dadurch wird der Kanal billig und doch gerade geeignet für Art und Größe des Verkehrs. Neben den in Freden und Northeim gedachten größeren Hafenanlagen macht die Verteilung des Verkehrs weitere zahlreiche Ladestellen erforderlich. Auch dadurch wird es vorteilhaft, die Schiffe einzeln zu schleppen. Den erhöhten Schleppkosten steht der verminderte Aufenthalt an den Schleusen gegenüber; dazu kommt, daß Einzelschleusen geringeren Wasserverbrauch haben, was wegen der im Mittel nur 4,5 km langen Haltungen erwünscht ist. Schließlich sind auch die auftretenden Strömungen für Einzelschlepper ungefährlicher. Außer der Wasserstraße Linden—Northeim sieht der Entwurf bei Sarstedt einen Verbindungskanal zu dem vom Mittellandkanal bei Sehnde nach Hildesheim im Bau begriffenen Stichkanal vor und verlangt, daß dieser Stichkanal, statt in gerader Linie über Algermissen, über Sarstedt geführt werde. Dadurch würde eine direkte Verbindung zwischen Hildesheim und der Strecke Linden—Northeim, ferner eine erhebliche Abkürzung für den Leineverkehr mit dem Osten geschaffen. Der Kostenüberschlag zu dem Entwurf ist zum Teil nach Massenermittlungen, zum Teil nach Durchschnittssätzen unter Annahme der vor dem Kriege geltenden Preise aufgestellt worden. Die gesamten Baukosten betragen danach 15,91 Millionen Mark, die Ausgaben für Unterhaltung, Betrieb und Verwaltung sowie für Verzinsung und Tilgung des Baukapitals zu 5½ Prozent jährlich 1,14 Million Mark.

Dem technischen Teil des Entwurfs schließt sich ein wirtschaftlicher Teil an, der in überschläglichen Berechnungen den zu

erwartenden Verkehr ermittelt. Die von dem Verkehr erhobenen Kanalabgaben werden als Einnahmen mit den jährlichen Ausgaben verglichen. Es werden für die Hauptgüterarten und -verkehrsrichtungen die Frachten zu Bahn und zu Wasser ermittelt und miteinander verglichen, wobei die vor dem Kriege geltenden Eisenbahntarife, Schiffahrtskosten und Kanalabgaben eingesetzt sind. Letztere sind vom Rhein-Weser-Kanal übernommen. Der nach der Höhe der Frachten von der Eisenbahn auf die Wasserstraße übergehende Verkehr ist nach der Eisenbahnverkehrsstatistik 1913 berechnet, indem von den für den Wasserweg geeigneten Massengütern je ein bestimmter Anteil dem Kanal zugeteilt wird. Dabei entfällt der größte Teil des Verkehrs auf die Orte am Kanal selbst, nur etwa ⅙ des Gesamtverkehrs auf das weitere Einflußgebiet des Kanals, zu dem vor allem der Südwestharz gehört. Der Kanal erschließt ein Gebiet mit alten bodenständigen Industrien und einer sehr erträglichen Landwirtschaft, berührt vor allem aber eine Reihe von Kalizechen, deren Förderung im letzten Jahrzehnt einen gewaltigen Aufschwung genommen hat. So ist es als Hauptaufgabe des Kanals anzusehen, unsere so dringend nötige Kaliausfuhr zu erleichtern und damit nicht nur dem Kanalgebiet, sondern ganz Deutschland zum Nutzen zu gereichen. Der größte Teil der Gütermengen entfällt auf den Steinkohlenempfang aus dem Ruhrgebiet, ferner auf Versand und Empfang von Steinen und Erden, Holz und Getreide. Die Gesamtverkehrsmengen werden auf 0.99 Millionen Tonnen ermittelt. Der Empfang verhält sich zum Versand wie 1 : 0,75, was gegenüber anderen Wasserstraßen ein sehr günstiges Verhältnis darstellt und daher für den Verkehr und die Frachten von Vorteil ist. Franzius nimmt an, daß entsprechend der früheren Verkehrszunahme dieser Verkehr bis zur Betriebseröffnung der Wasserstraße zehn Jahre lang jährlich um drei Prozent zunimmt, und erhält 1,3 Millionen Tonnen Jahresverkehr. Da die Strecke Linden—Northeim ein Zubringer für den Mittellandkanal ist, werden auch die Abgaben, die aus diesem neuen Verkehr auf dem Mittellandkanal erhoben werden, als Einnahmen gerechnet. Bei Annahme einer durchschnitlich auf dem gesamten Kanal zurückgelegten Entfernung von 250 km werden 320 Millionen Tonnenkilometer geleistet, die bei einem mittleren Abgabensatz von 0,573 M pro Tonnenkilometer jährlich 1,8 Millionen Mark Einnahmen ergeben. Das würde einen jährlichen Ueberschuß über eine Verzinsung und Tilgung von 5½% hinaus von 0,66 Millionen Mark ergeben. Die Bankraten scheinen im Entwurf sehr gering eingesetzt zu sein. Franzius nimmt an, daß nach jetzigen Verhältnissen der doppelte Betrag erforderlich wäre. Wenn auch die Bankraten noch höher werden sollten, so ist doch zu berücksichtigen, daß auch die Schiffahrtsabgaben ganz erheblich höher sein werden, als bei den Einnahmen angenommen wurde.

Das Ergebnis des Entwurfs ist überraschend günstig für seine Verwirklichung, daß eine genauere Durchprüfung, besonders der Wirtschaftlichkeitsberechnung, lohnend erschien. Als ungünstig für die Wasserstraße muß angesehen werden, daß der Verkehr sich auf zahlreiche Orte am Kanal — es kommen 13 bis 16 Stationen auf die Länge von 89 km in Betracht — verteilt; dadurch entfällt auf viele Orte ein zu geringer Verkehr, so daß die Anlage neuzeitlicher Hafeneinrichtungen unwirtschaftlich wird und damit die Vorteile der Verladung zu Wasser abnehmen. Daß einzelne Orte einen großen Umschlagverkehr erhalten, verhindert der Wettbewerb der nahen Weserhäfen. Der gesamte Verkehr leidet ferner dadurch, daß für den Verkehr zwischen Leine und Ruhrgebiet, der Hauptverkehrsrichtung, der Wasserweg über Hannover einen bedeutenden Umweg gegen die Eisenbahn darstellt, so daß die Frachtersparnisse gering sind. Aus diesen Gründen erscheint bei einer näheren Durchsicht eine Kürzung der ermittelten Verkehrswege erforderlich. Franzius stellt die Forderung auf: „Es darf in Zukunft nicht mehr heißen, welche Güter werden nach dem jetzt geltenden Tarife auf die Wasserstraße übergehen, sondern welche Güter sind für den Wasserverkehr, welche besonders für den Eisenbahnverkehr geeignet.“ Dem ist durchaus beizustimmen, doch ist in jedem Falle die Art der Verkehrsbeziehung, die Transportweite und die Größe der Versandmengen zu berücksichtigen. Nach diesen Gesichtspunkten ergibt sich, daß der Empfang an Steinkohlen gekürzt werden muß, da die Eisenbahndienststellen wegen der geringen Frachtersparnisse den Wasserweg nicht benutzen können und auch die Kohlen aus dem Deister der Bahn verbleiben. Vor allem ist auch der Verkehr mit Steinen, Erden und Holz hoch eingesetzt, da es sich hier zumeist um Nahverkehr, zum Teil zwischen Leine und Harz handelt, für den die Schiffahrt nicht in Betracht kommt. Es ergibt sich im ganzen, daß von dem Eisenbahnverkehr der Leineplätze nur etwa ⅕ statt ½ auf dem Wasserweg übergehen wird, und daß der Gesamtverkehr nur mit etwa 0,68 Millionen Tonnen veranschlagt werden kann. Eine Verkehrszunahme von 1913 bis zur Betriebseröffnung soll nicht angenommen werden. Denn wenn auch der allgemeine Verkehr bis dahin den Verkehr vom Jahre 1913 nach dem jetzigen Verkehrsrückgang wieder erreicht oder gar überschritten haben wird, so wird doch der Verkehr auf der Leine in den ersten Betriebsjahren nicht voll einsetzen. Von den von Franzius berechneten Einnahmen ist ferner ein gewisser Abzug von den Abgaben auf dem Mittellandkanal zu machen, da dort durch den erhöhten Verkehr auch Betriebs- und Unterhaltungskosten erwachsen. Es berechnen sich dann die gesamten Einnahmen auf 0,88 Millionen Mark, was einen Fehlbetrag von jährlich 0,26 Millionen Mark ergibt, d. h. das Baukapital könnte nur mit 3,9% verzinst und getilgt werden.

Die vorstehenden Ausführungen sollen die Bauwürdigkeit des Leinekanals durchaus nicht verneinen, denn es sind noch einige Punkte zu erwähnen, die die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens noch günstiger erscheinen lassen. Franzius stellt als Grundbedingung für den Aufstau der Leine auf, daß der Stichkanal von Sehnde nach Hildesheim über Sarstedt geführt werde. Dem kann nicht beigetreten werden. Dieser Stichkanal kann in gerader Linie nach Hildesheim geführt werden und schließt dann die wichtigen Kaliwerke bei Algermissen und Sarstedt direkt an. Seine Verbindung mit der Leine ist nicht erforderlich, da ein Verkehr Hildesheim—Leine kaum zu erwarten und der Verkehr zwischen Leine und dem Osten so gering ist — er beträgt nur 1/7 des Leineverkehrs —, daß er den Umweg über Hannover nehmen muß. Dadurch erhält die Strecke Linden—Sarstedt größeren Verkehr, vor allem aber fällt der teure Verbindungskanal bei Sarstedt samt der Kanalbrücke über die Innerste fort und die Verzinsung der Baukosten wird besser. Ferner erscheint es zweckmäßig, die Leinekanalisierung zunächst nicht bis Northeim, sondern nur bis Freden, d. h. statt auf 89 nur auf 59 km Länge in Angriff zu nehmen. Auf dieser Strecke käme dann nur der Verkehr der Kanalplätze selbst in Betracht, dem also der Kanal besondere Frachtersparnisse bringt. Der Verkehr vermindert sich dann auf 0,49 Millionen Tonnen mit 0,65 Millionen Mark jährlichen Einnahmen, aber die Baukosten gehen, wenn man dazu den Verbindungskanal bei Sarstedt fortläßt, auf 9,62 Millionen Mark und die jährlichen Ausgaben auf 0.70 Millionen Mark herunter. Das würde eine Verzinsung und Tilgung von 5 statt 3,9 % bedeuten. Eine besondere Hebung des Verkehrs über die gemachten Annahmen hieraus ist durch den Kalibergbau zu erwarten. Franzius hat nur 25% des Gesamtversands der Zechen für den Kanal eingesetzt, was dem Anteil der vor dem Kriege ausgeführten Mengen entspricht. Er weist aber mit Recht darauf hin, daß künftig diese für Bremen so günstig liegenden Werke an der Ausfuhr wohl mit den doppelten Mengen beteiligt werden können. Dazu käme auch der Wasserweg nach Westdeutschland in Betracht. Auch dies ist zu erwarten, besonders im Hinblick auf die jetzt erfolgte Aufhebung des Eisenbahnausnahmetarifs für Kali, die den Versand zu Wasser ermöglicht. Das gleiche gilt für den Bezug von Düngemitteln aus dem Ruhrgebiet und den Versand von Gr[illegible] aus dem Harz zur Ruhr, da auch hier die Ausnahmetarife aufgehoben sind. Ferner wird die Beschränkung unserer Einfuhr [illegible] Steinen und dem Holz des Harzes mit Hilfe der Leine neue Absatzgebiete schaffen. Alle diese Punkte, zusammen mit der eingangs aufgestellten Forderung nach besserer Verteilung der Güter auf Bahnen und Wasserweg, können den Verkehr auf der Leine so erhöhen, daß ihr Ausbau lohnend ist.

Die Schiffbarmachung der Leine soll ferner nach dem Entwurf durch Melioration in Verbindung mit dem Aufstau der Landwirtschaft erhebliche Vorteile bringen, vor allem aber auch die Gelegenheit geben, die vorhandenen Wasserkräfte auszubauen. Von den neun vorhandenen Mühlen sollen acht bestehen bleiben, so daß an zehn weiteren Staustufen neue Wasserkräfte gewonnen werden können. Franzius berechnet, daß hier im Monat 3000 PS gewonnen werden können, die ein Kapital von 1,5 Millionen Mark darstellen. Wenn die im oberen Niederschlagsgebiet der Leine geplanten Talsperren, soweit sie an sich wirtschaftlich sind, gebaut werden, würde in der Leine die Ausnützung der Wasserkräfte noch günstiger und die Unterhaltungskosten der Wasserstraßen würden geringer.

Der hier besprochene Entwurf von Franzius ist nicht nur für das unmittelbar betroffene Gebiet wichtig, sondern ist der allgemeinen Beachtung würdig, um so mehr, als er manche neuen Gesichtspunkte technischer und wirtschaftlicher Art bringt. Der Aufstau der Leine bedarf in der Reihe der zahlreichen Kanalpläne, die in den letzten Jahren gereift sind, einer besonderen Berücksichtigung. Zugleich erscheint eine weitere Ausarbeitung, besonders der wirtschaftlichen Verhältnisse, erwünscht. Dabei bedarf zunächst der Ausbau der Wasserkräfte der technischen und wirtschaftlichen Untersuchung. Dann wären die Frachtersparnisse, d. h. die wirtschaftlichen Vorteile zu ermitteln, die durch Benutzung des Wasserwegs gegenüber der Eisenbahn den Beteiligten erwachsen, und schließlich wäre festzustellen, ob, wenn auch erst in späterer Zeit, die Fortsetzung des Kanals von Freden bis Northeim und darüber hinaus bis Göttingen oder gar bis an einen künftigen Werra-Main-Kanal bis Eichenberg, was Franzius schon ins Auge faßt, technisch und wirtschaftlich möglich ist. Diese Ergebnisse wären auch für die Art des Aufbaues der untersten Strecke von Bedeutung.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Schiffahrtsvertrag und Revolutionsteuerung.

Von Rechtsanwalt Dr. Ernst Eckstein (Berlin).

Der Grundsatz, daß Verträge zu halten sind, unabhängig von der Konjunktur und ihren Schwankungen, ist durch die Kriegsverhältnisse sehr erschüttert worden. Als bei Ausbruch des Krieges für laufende Verträge ein Rücktrittsrecht geltend gemacht wurde, hat sich die Rechtsprechung einstimmig dagegen erklärt. Als im Laufe der Jahre die Verhältnisse aber immer unhaltbarer wurden und der Zwang, Vorkriegsverträge dauernd weiter zu erfüllen, eine Reihe von Firmen direkt vor den Ruin gebracht hat, hat die Rechtsprechung umgeschwenkt und es wurde schließlich der Satz anerkannt, daß ein jeder Vertrag, der für eine längere Zeit geschlossen ist, nur für die Verhältnisse gelten soll, unter denen er abgeschlossen wurde oder die zur Zeit des Abschlusses übersehbar waren. Daraufhin sind in zahllosen Fällen laufende Verträge für ungültig erklärt worden, weil die Erfüllung den Parteien nicht mehr zugemutet werden konnte.

Nun werden im Kriege selbst neue Verträge geschlossen, bei denen die Kriegskonjunktur mit ihren gesteigerten Schwankungen selbstverständlich berücksichtigt wurde, aber auch hier kam man schließlich zu unhaltbaren Zuständen. Wenn z. B. 1914 eine Reederei mit einem Bergwerk einen Vertrag schloß, daß für die Kriegsdauer unter Aufhebung der Friedensvereinbarungen die und die Preise für bestimmte Transporte vereinbart wurden, so konnten solche Verträge wohl ein oder zwei Jahre durchgehalten werden, dann aber steigerten sich die Kosten so, daß eine weitere Durchhaltung wiederum die Grenze der Zumutbarkeit überschritt, und daraufhin wurden auch derartige Verträge häufig für ungültig erklärt.

Nunmehr ist eine ähnliche dritte Frage aktuell geworden. Verträge, die in der letzten Zeit des Krieges geschlossen sind und jetzt nach den Revolutionswirren und den zahllosen Streiks erfüllt werden sollen, können ebenso wie in den obigen Fällen eine Vertragspartei einfach ruinieren. Es erhebt sich die gleiche Frage, ob man auch hier annehmen kann, daß der Vertrag mit Rücksicht auf die Kostensteigerung, die auf die Revolution zurückzuführen ist, rückgängig gemacht werden kann.

Diese Frage trifft einen großen Teil der Schiffseigner und Reeder, die vielleicht gerade mit Rücksicht auf das damals bevorstehende Ende des Krieges feste Verträge einzugehen suchten, um vollbeschäftigt zu sein. Es spielte auch der Gedanke mit, daß man mit einem Ueberangebot von Arbeitskräften und einem entsprechenden Sinken der Löhne rechnete und die eingetretenen Folgen der Revolution gar nicht in Rechnung ziehen konnte. Mag man die Möglichkeit einer Revolution als voraussehbar bezeichnen, wenigstens seit der Zeit des militärischen Niederganges, so waren doch die wirtschaftlichen Folgen keineswegs vorauszusehen, und man kann mit gutem Grunde sagen: Wenn die Parteien einen Vertrag auch zu Kriegszeiten geschlossen haben und mit ungewöhnlichen Umständen, die zu Friedenszeiten außerhalb des Bereichs der Möglichkeit lagen, als ordentliche Kaufleute rechnen konnten und mußten, so war die Revolution doch etwas so Außergewöhnliches, daß auch hier wieder Bedingungen eingetreten sind, unter denen der Vertrag dem Willen der Parteien entsprechend nicht mehr bindend sein sollte. Mit Recht hat daher auch ein für Binnenschiffahrtsverträge vorgesehenes Schiedsgericht in einem solchen Falle den Rücktritt als gerechtfertigt bezeichnet („Hanseatische Rechtszeitung" 1919, S. 381), und damit die Auffassung der Rechtsprechung in Hinsicht auf die obigen Kriegsfälle („Jurist. Wochenschr." 1916, S. 1184, 1917, S. 776, 1918, S. 216, Reichsgerichts-Entscheidungen Bd. 92, S. 418) auch für die parallelen Rechtsfragen der Revolutionsfolgen bestätigt.

Unter Umständen möchte ich allerdings der zurücktretenden Partei bis zu einem gewissen Grade eine Schadenersatzpflicht auferlegen. Wenn z. B. jemand im Januar 1918 auf drei Jahre einen Schiffahrtsvertrag zu einem bestimmten Satz geschlossen hat und die Selbstkosten bis zum Ausbruch der Revolution so gestiegen sind, daß der Vertrag für den Unternehmer verlustbringend ist, so würde der Vertrag zweifellos zu erfüllen sein, wenn die Verhältnisse so geblieben wären wie im November 1918. Macht sich nun die eine Partei von dem Vertrag ganz los, so ist sie insofern ungerechtfertigt bereichert, als sie dann der Gegenpartei den Vorteil entzieht, den sie bei Aushaltung des Vertrages zu den Novemberbedingungen gehabt hätte. In entsprechender Höhe muß also eine Abfindungssumme gezahlt werden.

Diese Ueberlegung führt auch gleich zu der Entscheidung der weiteren Frage: Wie ist die Entschädigungspflicht bei Aushaltung des Vertrages? In dem vorliegenden Schiffahrtsvertrag hatte der Unternehmer sich nicht lossagen wollen, sondern die fraglichen Transportverträge ausgeführt, aber unter dem Vorbehalt einer Vergütung entsprechend den gegenwärtigen Verhältnissen.

Dieser Anspruch steht dem Unternehmer nicht zu. Er kann sich allerdings darauf berufen, daß er mit Rücksicht auf sein Rücktrittsrecht eine Leistung ausführt, zu der er nicht mehr verpflichtet ist und infolgedessen wohl den angemessenen Preis fordern kann. Da aber anderseits der ursprüngliche Vertrag noch läuft und dieser Vertrag bei Aushaltung nach den Verhältnissen des November 1918 für den Unternehmer verlustbringend gewesen wäre, so muß er diesen Verlust in Absatz bringen.

Wenn also beispielsweise für die Tonne 50 M vereinbart sind, im November 1918 die Selbstkosten aber 60 M betragen und in der gegenwärtigen Zeit vielleicht auf 90 M gestiegen sind, so kann der Unternehmer wohl 90 M in Rechnung stellen, muß aber dann die 10 M, die er bei Fortdauer der Novemberverhältnisse hatte zusetzen müssen, in Absatz bringen, d. h. er kann nur 80 M für die Tonne verlangen. Entsprechend hat er ja auch den Vorteil, wenn sich etwa wider Erwarten die Verhältnisse so ändern, daß die Selbstkosten auf etwa 30 M sinken, beispielsweise durch irgendeine neue Erfindung, durch die der größte Teil der Arbeitskräfte entbehrlich gemacht wird.

Die oben angeführte Schiedsgerichtsentscheidung hat sich allerdings diesem Standpunkt gegenüber ablehnend verhalten und gesagt: Mit ungewöhnlichen Schwankungen selbst war zu rechnen, folglich auch mit denjenigen Schwankungen, die nach dem Kriege eingetreten sind. Die allgemeine Erhöhung der Selbstkosten ist eine wirtschaftliche Erscheinung zur Zeit der Revolution, nicht aber infolge der Revolution, wie es etwa die Erhöhung der Löhne ist. Folglich kann nur für diejenige Kostenerhöhung ein Preiszusatz verlangt werden, die unmittelbar auf die Revolution zurückzuführen ist. Mir scheint dieser vermittelnde Standpunkt nach den obigen Ausführungen nicht haltbar.

Kleine Mitteilungen

Die Lage der Binnenschiffahrt im August 1919. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im August:

In der Rheinschiffahrt war anfangs eine kleine Besserung nicht zu verkennen. Große Sendungen amerikanischer, für die Schweiz bestimmter Kohlen gingen rheinaufwärts. Auch in Ruhrkohle war der Verkehr lebhafter, so daß die Frachtsätze infolge der starken Nachfrage sich fester gestalteten. Die Flößerei auf Rhein und Main blieb gut im Gange. Schleppkraft war ausreichend vorhanden. Der Verkehr auf dem Rhein-Herne-Kanal wurde durch Fehlen von Leerraum in der letzten Zeit stark beeinträchtigt.

Auf dem Obermain und Donau-Main-Kanal war der Schiffsverkehr mangelhaft.

Auf dem Neckar war das Frachtengeschäft bis Mitte des Monats sehr flau infolge des niedrigen Wasserstandes. In Mannheim ist der Wasserstand so weit zurückgegangen, daß der Betrieb fast schon von Mitte des Monats an trotz reger Nachfrage ruhen mußte. Das beschäftigungslos gewordene Schiffahrtspersonal fand meist anderweitig Beschäftigung.

Dem Elbschiffahrtsbetrieb erwuchsen aus dem immer weiter zurückgehenden Wasserstande ernste Schwierigkeiten. Der Pegelstand in Dresden war im letzten Drittel des Monats auf annähernd 200 cm unter Null zurückgegangen, so daß nur noch eine geringe Anzahl leichtgehender Dampfer auf der Oberelbe betriebsfähig blieb und die Gefahr einer gänzlichen Betriebseinstellung nahelag. Auf der Unterelbe kam es durch festliegende Kähne zu mehrtägigen Schiffahrtsstockungen. Der Güterverkehr hat sich im Laufe des Berichtsmonats erfreulicherweise gebessert, insofern als die Zuckerverschiffungen von Böhmen nach Hamburg wieder einsetzten. Die Kohlenverschiffungen sind noch immer unbedeutend, wenn auch eine kleine Belebung zu bemerken ist. Auch für Salzverschiffungen von der Mittelelbe war größerer Raumbedarf und, nachdem ferner zu Ableichterungszwecken leerer Raum gebraucht wurde, trat eine erhebliche Verminderung des disponiblen Kahnraumes ein.

Auf den Märkischen Wasserstraßen ist im August der Verkehr sehr zurückgegangen. Es ist dies weniger auf den sich ständig mindernden Wasserstand der Elbe und Oder zurückzuführen als auf die wesentlich verminderte Kohlenzufuhr zur Wasserstraße. Die Kohlenknappheit machte sich auch in der Betriebskohlenversorgung der Binnenschiffahrt sehr unliebsam bemerkbar und führte nicht nur zu einer wesentlichen Preissteigerung, sondern auch zu einschneidenden Beschränkungen, namentlich der Personenschiffahrt. Auch im Stromgebiet selbst waren die Verladungen nicht zahlreich; denn die jetzt einsetzenden herbstlichen Verladungen von Landesprodukten halten sich angesichts der Verhältnisse in engerem Rahmen als sonst. Die Beschäftigung der Eilgüterdampferlinien entsprach dem Verkehrsbedürfnis. Mit dem 31. August sind die bisherigen Tarifverträge der Schiffsmannschaften abgelaufen; als Ergebnis der eingeleiteten Verhandlungen ist eine weitere Steigerung der Löhne und damit eine erneute Erhöhung der Betriebskosten zu verzeichnen.

Betriebsräte für See- und Binnenschiffahrt. Die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe in Hamburg teilte der Handelskammer zu Hamburg mit, daß das Gesetz über die Betriebsräte für die See- und Binnenschiffahrt nach Regelung des allgemeinen Betriebsrätegesetzes in Angriff genommen werden soll und daß die Handelskammer als Vertreterin der See- und Binnenschiffahrt rechtzeitig gehört werden müsse. (Mitteilungen der Handelskammer Nr. 14 vom 27. September.) R.

Die Kohlennot in Deutschland. Dem „Reichsarbeitsblatt" Nr. 9 vom 25. September entnehmen wir zu dieser Frage folgendes: Die wirkliche Kohlennot Deutschlands hat Generaldirektor Köngetter als Vertreter des Reichskommissars für die Kohlenversorgung in seinem Gutachten für den Ausschuß zur Prüfung der Arbeitszeit im Bergbau vom 21. August in eindringlicher Weise geschildert. Danach waren die preußischen Eisenbahnen Mitte August nur noch für neun Tage mit Kohlen versehen, während sie sonst im Sommer große Bestände für etwa neunzig Tage anzusammeln pflegten. Die Lebensmittelschiffe und Fischdampfer müssen manchmal acht Tage und länger liegen, ehe sie bebunkert werden können. Die Gasanstalten Groß-Berlins hatten am 1. August d. J. einen Kohlenbestand von 55 000 t gegen 195 000 t im Vorjahr und einen vorjährigen Winterbedarf von 280 000 t. Bei den 40 größten Gasanstalten Deutschlands (ohne Groß-Berlin) sind die Kohlenbestände von 52 000 t am 1. Mai auf 43 000 t am 1. August gesunken. Im Vorjahre stiegen sie in der gleichen Zeit von 181 000 auf 307 000 t. Die Elektrizitätswerke, die fast 95 v. H. der Stromabgabe für industriellen Kraftverbrauch hergeben, werden durchschnittlich mit etwa 80 v. H. der vorjährigen Belieferung versehen werden. Die Einschränkung des Selbstverbrauchs der Hüttenzechen ist vom August an wesentlich verschärft worden. Das wird zu weiteren schweren Betriebseinschränkungen in der Hüttenindustrie zwingen, trotz der schlimmen Folgen für die in ihr beschäftigte Arbeiterschaft. Die Kalkwerke, Ziegeleien und Zementfabriken können aus Kohlenmangel die nötigen Baustoffe nicht liefern, so daß die Wohnungsnot nicht gemildert werden kann. Auch das geerntete Getreide kann nicht gedroschen, vermahlen und verbacken werden, wenn die nötigen Kohlen dazu nicht vorhanden sind.

Zu all diesen Schwierigkeiten kommen jetzt die Kohlenlieferungen an die Verbandsmächte. Sie sind zwar von der ursprünglichen Forderung von 43 Millionen Tonnen im ersten Jahr auf 20 Millionen Tonnen ermäßigt worden, dafür sollen aber die Lieferungen sofort beginnen. Die gegenwärtige Steinkohlenförderung Deutschlands beträgt aufs Jahr gerechnet rund 100 Millionen Tonnen. Zieht man davon 20 Millionen für die Verbandsmächte und ferner den Selbstverbrauch der Zechen ab, so müssen alle übrigen Verbraucher um weitere 18 bis 20 v. H. eingeschränkt [illegible]. Eine solche Einschränkung kann das Wirtschaftsleben [illegible] vertragen. Auf eine nennenswerte Einfuhr amerikanischen [illegible] ist nicht zu rechnen, da ihr Preis (800 M die Tonne gegen 70 bis 80 M in Deutschland) für das verarmte deutsche Volk geradezu unerschwinglich ist. Als einziger Ausweg bleibt daher neben äußerster Sparsamkeit der Verwendung der Brennstoffe, nur die größtmögliche Steigerung der Kohlenförderung. Ob die von den Arbeitern geforderte weitere Verkürzung der Arbeitszeit auf sechs Stunden (vgl. den amtlichen Bericht des Ausschusses zur Prüfung der Arbeitszeit im Bergbau auf S. 689) dieser Forderung Rechnung trägt, muß zum mindesten bezweifelt werden. Die jetzt vereinzelt bemerkten Ansätze zu einer Steigerung der Arbeitsleistung würden sich wahrscheinlich in das Gegenteil umwandeln. In der Hauptversammlung der Arenbergschen A.-G. für Bergbau und Hüttenbetriebe wurde z. B. berichtet, daß die Leistungen je Mann und Schicht neuerdings auf 0,8 t gestiegen seien, was gegen den in der unruhigsten Zeit des Werkes verzeichneten Tiefstand von 0,65 t eine erfreuliche Besserung bedeutet, gegen die Friedensleistung von etwas über 1 t allerdings noch zurückbleibt.

Der Mangel an Bergarbeitern besonders für die Arbeit unter Tage ist noch immer sehr groß. Der Allgemeine Knappschaftsverein zu Bochum verzeichnete im zweiten Vierteljahr 1919 einen Zugang von 57 056 und einen Abgang von 65 622 Mitgliedern, im ganzen also einen Rückgang um 8566 Köpfe. Der durchschnittliche Mitgliederbestand betrug für den Mai 401 244 gegen 404 340 im Februar. Auf je 100 offene Stellen im Bergbau-, Hütten- und Salinenwesen kamen im Berichtsmonat nur 32 Arbeitsgesuche männlicher Personen.

Im mitteldeutschen Braunkohlenbergbau war die Geschäftslage im August durchgängig gut. Die starke Nachfrage nach Rohkohlen, Briketts und Naßpreßsteinen konnte nach Berichten von Verbandsseite nicht in der gewünschten Weise gedeckt werden. Das Angebot an Arbeitskräften war im allgemeinen genügend, doch fehlte es in einzelnen Gebieten, wie z. B. in der Niederlausitz, sogar an ungelernten Kräften. Der zum Teil empfindliche Mangel an gelernten Tiefbauheuern und Handwerkern blieb nach wie vor bestehen. Vielfach zeigte sich bei den Arbeitern Arbeitsunlust und Gleichgültigkeit, auch der häufige Wechsel, namentlich in den Kreisen der jüngeren Arbeiter, machte sich weiter störend bemerkbar. Zudem fanden an den verschiedensten Stellen Streiks statt, die zum geringsten Teil Lohnsteigerungen bezweckten; vielmehr gaben oft Zwischenfälle von geringer Bedeutung einen Anlaß zu Arbeitsniederlegungen, die meist nur von kurzer Dauer waren. Lohnerhöhungen und Gewährung erhöhter Teuerungszulagen haben verschiedentlich in beträchtlichem Umfange stattgefunden, zum Teil unter Einwirkung getätigter Tarifverträge, wie z. B. im Meuselwitzer und Bitterfelder Gebiet. Im Bornaer Gebiete mußte unter dem Druck eines größeren Streiks auf Veranlassung der sächsischen Regierung eine Lohnerhöhung um drei Mark vorgenommen werden. Die Tarifverträge brachten an einigen Stellen eine Verkürzung der Arbeitszeit auf 7½ Stunden mit sich. Die laufenden Tarifverträge sind in den meisten Gebieten seitens der Bergarbeiterverbände ordnungmäßig während des Berichtsmonats gekündigt worden. Demnächst sollten Verhandlungen zum Abschluß eines allgemeinen mitteldeutschen Lohntarifvertrages aufgenommen werden. Ueberarbeit, die an manchen Tagen erforderlich war, wurde nicht geleistet. Der bereits im Vormonat fühlbare Wagenmangel behinderte besonders gegen Ende des Berichtsmonats den Geschäftsgang. An einzelnen Tagen war ein Ausfall in der Wagengestellung bis zu 50 v. H. und mehr zu verzeichnen.

Auch im rheinischen Braunkohlengebiet war die Wagengestellung vollkommen unzureichend, so daß ein Teil der Brikettherstellung auf Stapel gesetzt werden mußte. Infolgedessen verlängerte die amtliche Verteilungsstelle die Freigabe des Landabsatzes der rheinischen Braunkohlengruben vorläufig bis Ende September d. J.

Gemeinsam für den Steinkohlen- und Braunkohlenbergbau ist die Regelung der Kohlenwirtschaft in Form von Kohlensyndikaten, zu denen sich die Besitzer der Kohlenbergwerke eines jeden Gebiets bis zum 20. Dezember d. J. zusammenzuschließen haben. An der Spitze der gesamten Organisation steht ein Reichskohlenrat, der aus 60 Mitgliedern, darunter 14 bergbaulichen Unternehmern und 14 bergbaulichen Arbeitern zusammengesetzt ist. Das Reich führt die Oberaufsicht über die Brennstoffwirtschaft.

Die Hafenbautechnische Gesellschaft, die bekanntlich am 22. Mai 1914 in Berlin zu dem Zwecke gegründet wurde, die am Bau und Betrieb der Häfen interessierten Kreise zu gemeinsamer Arbeit zusammenzuschließen, hat ihre erste Hauptversammlung während des Krieges noch nicht abhalten können. Bei der durch den Friedensvertrag geschaffenen Lage und mit Rücksicht auf die angekündigten weitgehenden Beschränkungen des Eisenbahnverkehrs mußte auch jetzt von dem ursprünglichen Plan, die erste Hauptversammlung mit einer Tagesordnung für mehrere Tage und verbunden mit Besichtigungen auf den 30. Oktober bis 1. November d. J. nach Berlin zu berufen, Abstand genommen werden. Die Versammlung soll nunmehr in Form einer geschäftlichen Sitzung am Mittwoch, 29. Oktober, vormittags um 9 Uhr beginnend, im Festsaale der Handelskammer zu Berlin stattfinden. Die Tagesordnung sieht unter anderem vor: 1. Entgegennahme des Berichts des Vorstandes; 2. Genehmigung der Satzung; 3. Wahl des endgültigen Vorstandes. Außerdem wird Herr Professor Dr. Tiessen (Berlin), einen Vortrag über „Die Lage der deutschen See- und Binnenhäfen nach dem Friedensschluß" halten.

Kanalisierung der Saale. In Leipzig hat sich ein Ausschuß gebildet, dem auch die Städte Halle, Merseburg und Bernburg beigetreten sind, um die Kanalisierung der Saale zu betreiben. Die Firma Havestadt & Contag ist mit der Ausarbeitung eines Kostenanschlages für den Ausbau der Saale im Anschluß an den Elster-Saale-Kanal beauftragt, der bekanntlich für 600-Tonnen-Schiffe fahrbar sein soll. Die Firma hat ihre Arbeiten beendet. Die Kosten sind mit 37½ Millionen Mark veranschlagt, und zwar nach den heute nicht mehr zutreffenden Friedensansprüchen. Die Kanäle könnten mit Hilfe von Obdachlosen, Erwerbslosen und Gefangenen schon in Angriff genommen sein, aber dazu fehlt es eben an der erforderlichen Initiative, obgleich in den Städten heute noch über eine Million Personen Erwerbslosenunterstützung für Nichtstun beziehen. Unter diesen dürften mehr als 10 000 vorhanden sein, die für Kanalbauten brauchbar sind. R.

Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Umschlagplätze Tetschen und Laube. Da der Elbefrachtenverkehr jetzt in starkem Gange, der Fluß aber schon beträchtlich vertragen ist, sind zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Umschlagplätze Tetschen und Laube größere Baggerungen erforderlich, die von der Firma A. Launa in Prag vorgenommen werden. Es sind ungefähr 5000 cbm Schotter und Sand zu heben, die zum Teil wieder verwendet werden; das bessere Material wird vornehmlich zur Straßen- und Bahnbeschotterung benützt, jedoch von den Bahnerhaltungssektionen nicht gern genommen, da Flußschotter auf die Begrasung der Strecke weit mehr einwirkt als Steinbruchschotter. Dr. T.

Die Bagger- und Erhaltungsarbeiten im Gebiete der böhmischen Elbe. Nach einer uns zugegangenen Mitteilung sind die Aussichten auf eine geregelte und gründliche Vornahme dieser Arbeiten wegen der hierfür ausgesetzten, für die jetzigen Verhältnisse unzulänglichen Kredite recht schlechte. Es beträgt die jährliche ordentliche Dotation zur Vornahme der genannten Arbeiten von Raudnitz stromabwärts bis zur Grenze 100 000 K; mit diesem Betrage sollen die notwendigen Baggerungen und die Erhaltung der Leitwerke besorgt werden. Da aber von den 100 000 K fast die Hälfte für Handarbeiten mit den Steinhebungszillen und für laufende Reparaturen entfällt, so verbleiben für die reinen Baggerungsarbeiten bloß rund 50 000 K. Außer diesen ordentlichen Arbeiten

wird die Regulierung einer Sandbank gegenüber Laube und der Bau einer Kaimauer in Aussig durchgeführt, die in der ersten Hälfte des nächsten Jahres fertiggestellt sein sollen; hierfür ist ein außerordentlicher Kredit von 150 000 K vorgesehen. Was die Verwertung des ausgebaggerten Materials anbelangt, so sind auch hier die Aussichten trübe. Der gewonnene Schotter, der nach Möglichkeit vom Aerar an Baufirmen (zum Betonieren, Ausmauern) verkauft wird, stellt sich infolge der hohen Arbeits- und Transportkosten so teuer, daß der Bezug aus nahegelegenen Schottergruben billiger kommt als der Flußschotter. So stellen sich z. B. die Kosten der Ausladungsarbeiten für das Kubikmeter Flußschotter vom Ponton ans Land auf 10 bis 12 K, während sie vor dem Krieg etwa 60 Heller betrugen. Weiter ist die Kohlenlieferung von seiten des Kohleninspektorates Aussig sehr mangelhaft. Die Beschaffenheit der Kohle ist oft minderwertig, so daß ihre Heizkraft manchmal nur 30 bis 40 v. H. gegenüber der Friedenskohle beträgt. Es ist klar, daß unter diesen Umständen und mit den bewilligten geringen Krediten nur die allerdringendsten Arbeiten durchgeführt werden können, daher an größere Projekte gar nicht gedacht werden kann. R.

Staustufe bei Podebrad. Für die Regulierung und Kanalisierung der Oberelbe von Jaromer bis Melnik ist eine Reihe von Staustufen notwendig und auch bereits im Bau begriffen. Am weitesten fortgeschritten ist jene von Podebrad. Die Wehranlage (Stoneysystem) ist bereits fertiggestellt, und da nur mehr die Kammerschleuse herzustellen ist, dürfte der Bau der ganzen Staustufe im nächsten Jahre vollendet werden. Dr. T.

Einschränkung des Dampferverkehrs auf der Unterelbe. Die Kohlenwirtschaftsstelle Hamburg bringt folgendes zur Kenntnis: Die immer schwieriger werdende Kohlenlage macht es notwendig, den Dampferverkehr auf der Unterelbe ab 1. Oktober erheblicher einzuschränken, als es ohnehin zu Beginn des Winterhalbjahres geschehen wäre. Die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe hat deshalb auf Veranlassung der Kohlenwirtschaftsstelle Hamburg in einer Sitzung, in der alle beteiligten Kreise vertreten waren, diejenigen Fahrten festgesetzt, die im volkswirtschaftlichen Interesse unbedingt aufrechterhalten bleiben müssen. Nur diese behördlich genehmigten Fahrten dürfen stattfinden. Die danach gültigen Fahrpläne unterliegen der Genehmigung und Kontrolle des Oberhafenamtes Hamburg. Irgendwelche außerfahrplanmäßigen Fahrten, insbesondere Extratouren, ferner Klubs-, Vereins- und Vergnügungsfahrten, auch die Benutzung von Dampfbarkassen und Schleppdampfern für den Personenverkehr sind verboten. Näheres über die Abfahrtszeiten der verbleibenden Fahrten ist aus den von den Reedereien neu aufgestellten Fahrplänen ersichtlich. R.

Beförderung von Frachtstückgut und Frachtwagenladungsgut auf Eisenbahnen und Wasserstraßen. Die Handelskammer zu Sagan bemerkte in einer am 6. August an den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Eingabe: „Die Eisenbahndirektion Posen hat am 20. Juni 1917 mit Wirkung vom 1. Juli 1917 eine Bahnsperre für Frachtstückgut und Frachtwagenladungsgut zwischen Wasserstationen der Elbe, Oder und der märkischen Wasserstraßen zur Entlastung der Eisenbahnen angeordnet, die noch heute Geltung hat" . . . Die lange und ungewisse Dauer der Wasserbeförderung und die im Vergleich zum Eisenbahntarif erheblich höheren Frachtsätze wirken so lähmend auf Handel und Verkehr, daß die Beibehaltung dieser Kriegsmaßregel, deren Notwendigkeit niemand mehr einzusehen vermag, zu schweren und unnötigen weiteren Schädigungen unseres Wirtschaftslebens führen muß, die nicht mehr mit den harten Erfordernissen des Krieges begründet werden können. Gerade im Gegenteil wird die Aufhebung der Verkehrsbeschränkung heute zur höchsten Pflicht, wo es sich darum handelt, dem freien Handel die Warenzufuhr und der Industrie die Heranschaffung der spärlich genug vorhandenen Rohstoffe im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse auf dem schnellsten und billigsten Verkehrswege zu ermöglichen. Die Schnelligkeit, Billigkeit und Sicherheit des Verkehrswesens ist ein Grundpfeiler für die Neuaufrichtung unseres Wirtschaftslebens. Die sofortige Wiedereröffnung des Eisenbahnweges für den gesamten Frachtverkehr ist dazu aber ein unerläßliches Erfordernis. Wir bitten, die Aufhebung der Verfügung der Eisenbahndirektion Posen vom 20. Juni 1917 unverzüglich anzuordnen und die Zulassung des Eisenbahnweges für den gesamten Güterverkehr wieder zu verfügen." R.

Unhaltbare Zustände in der Oderschiffahrt. Die Zustände in Kosel-Hafen beginnen sich mit jedem Tage mehr zuzuspitzen. Die schon lange von fachmännischer Seite ausgesprochenen Befürchtungen treffen ein. Die Verhältnisse haben sich in den letzten Tagen derart verschlechtert, daß dringend sofortige Abhilfe not tut. Die stromaufwärts kommenden Erzkähne treffen erfreulicherweise täglich immer zahlreicher ein, und aus Stettin werden ebenfalls erfreulicherweise immer neue Eingänge an schwedischen Erzen für Oberschlesien und auch für Oesterreich ebenso wie die Uebernahme in die Flußfahrzeuge gemeldet.

In Kosel-Hafen aber stauen sich die Kähne zu langen Zügen, da die Entladungen nicht mit dem Eingang fortschreiten; denn es fehlt an Waggons zum Abtransport sowohl nach Oberschlesien wie auch nach Oesterreich. Infolgedessen mußte auch die Beschränkung von 300 Kähnen für Kosel-Hafen aufgehoben werden. Am vergangenen Sonnabend lagerten in Kosel-Hafen bereits 176 Kähne. Da der Wagenmangel sich so empfindlich verschärft hat und nach fachmännischen Angaben in der letzten Woche durchschnittlich 36 bis 70 Prozent betrug, fehlt es auch an Lehrraum für die Kohlenentladungen. Nur 95 Fahrzeuge konnten aus diesem Grunde in der verflossenen Woche abgefertigt werden gegen 220 und 204 in den beiden vorhergehenden Wochen. In Tonnen ausgedrückt wurden in der vergangenen Woche nur rund 33 000 verkippt.

Es beginnt also immer mehr zur Tatsache zu werden, daß die Kohlennot zum allergrößten Teile eine Verkehrsnot ist. Die Unterlassungssünden der früheren Jahre bezüglich eines weiteren Ausbaues der Oder und Schaffung eines leistungsfähigen Kanalnetzes nach dem oberschlesischen Industriebezirk beginnen sich jetzt furchtbar zu rächen. Auch im Parlament hörte man in den letzten Tagen viel vom Wasserstraßenausbau, für den auch Eisenbahnminister Oeser sehr nachdrücklich eintrat. R.

Zuckerfrachten. Am 19. September fand in Berlin bei der Reichszuckerausgleichsgesellschaft die angekündigte Sitzung zwecks Aussprache über die Mißstände im Zuckertransport statt, an welcher unter Vorsitz des Leiters der Reichszuckerstelle die interessierten Spediteure sowie die Vertreter des Schifferbetriebsverbandes Oder, der Schiffahrtsabteilung, der Oder-Kriegsschiffahrtsgesellschaft und des Schiffahrtsvereins Breslau, welch letzterer die Vermittlung in dieser Angelegenheit übernommen hatte. Man erinnert sich, daß im Frühjahr d. J. wiederholt und lebhaft darüber Klage geführt wurde, daß die gewährten Zuckerfrachten in keiner Weise zureichten und daß die Tatsache der minderwertigen Frachten mit den häufig festzustellenden Beraubungen von Zuckertransporten, möglicherweise in ursächlichem Zusammenhang ständen. Es wurde seinerzeit eine Reihe Vorschläge gemacht, wie dem abzuhelfen sei, denn die Schifferschaft wollte sich nicht bieten lassen, daß durch Unredlichkeiten im Zuckertransport der ganze Stand in seinem Ansehen geschädigt würde. In der Sitzung vom 19. September wurde eine Reihe von Möglichkeiten, den Mißständen abzuhelfen, zur Sprache gebracht, wie Einführung von Mindestfrachten, Zentralisierung der Zuckerverladung, Einführung des Nummernsystems an den Umschlagsplätzen. Gegen die Ansicht des Vertreters der Schiffahrtsabteilung und des Schifferbetriebsverbandes für die Oder, welche in reglementierenden Eingriffen eine Gesundung der Verhältnisse erwarteten, sprach sich die Mehrheit der übrigen Teilnehmer aus, welche der Ansicht waren, daß letzten Endes auch bei aller Konzentrierung und Frachtenfestsetzung das Gesetz von Angebot und Nachfrage doch wieder herrschen werde. Da eine Einigung in dem Plenum der Versammlung nicht möglich erschienen, wurde auf Vorschlag des Vorsitzenden ein Unterausschuß aus allen Interessenten erwählt, welcher in den ersten Oktobertagen in Berlin aufs neue berät. Schn.

Lebensmittel für Binnenschiffer. Durch die Schiffahrtsfachblätter geht eine Notiz, betreffend Lebensmittel für Binnenschiffer, gegen die wir entschieden Protest einlegen müssen. Es sei in letzter Zeit öfters vorgekommen, heißt es darin, daß die Schiffer die Abschnitte der Lebensmittelkarten, aus denen die Gültigkeitsdauer nicht ersichtlich ist, selbst abtrennen und einlösen. Auf diese Weise sei es dann möglich, auf Grund aufgesparter Abschnitte bereits verfallener Karten die Lieferung von Lebensmitteln in den Verkaufsstellen zu erlangen, die den Schiffern besonders zusagende Lebensmittel ausgeben. Es ist wenig liebenswürdig, wenn diese Blätter, die offenbar recht wenig Verständnis für das Bedürfnis der Kleinschiffahrt haben, daraus gleich die Schlüsse zu ziehen, daß dies lediglich erfolge, um die Allgemeinheit zu schädigen, als ob man sich infolge der Abtrennung dieser Abschnitte bei irgendwelchen Stellen größere Rationen verschaffen wolle. In Wirklichkeit aber liegt die Sache ganz anders. Dem Schiffer ist es nicht möglich, auf jeder Station auf seine Lebensmittelkarten in der festgesetzten Zeit auch seine Lebensmittel zu erhalten, da er manchmal nur stundenweise sich an einem Orte aufhält, zu dieser Zeit aber an dem betreffenden Orte die Lebensmittel gerade aufgebraucht sind. Hinzu kommt, daß nicht jeder Ort eine Lebensmittelverkaufsstelle für Binnenschiffer hat. Den Herren Schreibern jener Artikel sei nämlich gesagt, daß nur an den wenigsten Stellen Binnenschiffer ihre Marken überhaupt eintauschen können.

Unser Verlangen muß daher dahin gehen, daß wohl auf die Abschnitte die Gültigkeitsdauer aufgedruckt wird, daß aber ein weit größerer Spielraum für den Umtausch dieser Marken zugebilligt wird als für die Marken der Landbevölkerung, welche mit weit weniger Schwierigkeiten zu kämpfen hat als die Binnenschiffer. Es wäre zweckmäßig, wenn die genannten Schreiber den Gründen ihrer Aufstellungen nachgehen wollten, als auf gut Glück unlautere Motive in dem Verhalten der Schiffer von vornherein zu behaupten.

Schiffer-Betriebsverband „Oder".

2. Oktober 1919.

Der Elbe-Oder-Donau-Verein in Dresden gab im April 1919 Bericht über die Tätigkeit, in den folgender interessante Passus eingefügt ist:

„Seit der Beendigung des Berichtes über die Tätigkeit ereigneten sich bedeutende Begebenheiten, welche auch für den

Elbe-Oder-Donau-Kanal entscheidend sein werden. Die Kanalstrecke Pardubitz—Prerau liegt ganz in der tschechoslowakischen Republik, so daß diese allein über den Bau des Kanals entscheiden wird. Und inzwischen verschob der tschechoslowakische Staat seine Grenzen längs der March bis zur Donau und bemächtigte sich Preßburgs, so daß, wenn der Friedensvertrag in dieser Sache keine Aenderung bringen wird, die ganze Kanalstrecke, zwischen Elbe und Donau auf tschechoslowakischem Gebiet liegt. Man kann sich auch denken, daß die tschechoslowakische Regierung es versteht, die außerordentliche Wohltätigkeit und den ungeheuren Wert dieser Verbindung zu bewerten. Es ist zu hoffen, daß die tschechoslowakische Regierung mit möglichster Eile diese Verbindung auch verwirklicht. Die Aussichten für den Bau des Donau-Elbe-Oder-Kanals haben sich deshalb gebessert, nicht verschlechtert." Dr. T.

Die Zukunft der deutschen Donau. Vom deutschen und österreichischen Donauverein, Augsburg, ging uns folgende Mitteilung zu:

Wenn dem deutschen Michel mit dem obligaten Augenaufschlag und im Brustton der Ueberzeugung gesagt wird, daß schwarz nicht schwarz ist, sondern rot, dann glaubt er es aus angeborener Gutmütigkeit und in der felsenfesten Ueberzeugung, daß andere ihn nicht anlügen, weil er andere nicht anlügt. Und wenn in Nr. 387 der „Münchener Neuesten Nachrichten" aus bayerischen Schiffahrtskreisen heraus in einer Abhandlung über die Zukunft des Schiffsverkehrs auf der Donau angenommen wird, „die Gefahr einer Internationalisierung des Rhein-Donau-Verkehrs sei praktisch viel geringer, als man annehme", weil „die Bedürfnisse Englands und Frankreichs an Getreide aus dem Osten nach wie vor den Seeweg machen werden", so ist das ein Versuch, schwarz als rot hinzustellen, das Abschwächen einer der deutschen Staatshoheit drohenden Gefahr, einer Gefahr, die ihrem Umfange nach noch gar nicht zu übersehen ist. Und davor sollte man sich denn doch hüten. Der „Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt" hat in seiner Sitzung am 16. Mai das Kind beim richtigen Namen gerufen und erklärt: „Durch die Internationalisierung (der deutschen großen Binnenwasserstraßen. Anm. d. A.) verfallen wir auf den wichtigsten Lebensadern unseres Verkehrs einer Fremdherrschaft, die im eigenen Lande die Entwicklung der natürlichen Kräfte verhindert, wodurch in keiner Weise der Wilsonsche Grundgedanke der vollen Gleichberechtigung aller Völker gewahrt ist."

Die Frage der internationalen Schiffahrt auf der Donau darf unter keinen Umständen von den wirtschaftlichen und nationalen Fragen getrennt werden, die Deutschland an der Donau erhebt. Zurzeit hat die Entente an der bayerischen Donau offiziell nur latentes Interesse. Sie hat aber durch die Bestimmung im Friedensvertrag, daß die Donau ab Ulm als internationalisiert zu gelten habe, im Verein mit so manch anderer allgemeinen Bestimmung im Absatz 12 des Vertrages sich die Möglichkeit offengelassen, eines schönen Tages alles das durchzuführen, was sie jetzt wienabwärts in die Tat umsetzt. England und Amerika beweisen durch ihre Kolonialpolitiken, daß ihre Patronate den kommerziellen Kolonisten auf dem Fuße folgen. Und wer will leugnen, daß Zeitungsvertreter, Agenten und Kommissionen im bunten Wechsel mit der Bahn und im Automobil in allen Orten an der bayerischen Donau unaufhörlich auftauchen. Sie erwerben unter der Hand Liegenschaften und Boden, messen aus, berechnen, zeichnen, photographieren — und verschwinden wieder. Aus London erhalten die Bauern Briefe mit Angeboten und Nachfragen, und wenn sie nicht darauf antworten, so ist das darauf zurückzuführen, daß die Briefe — in englischer Sprache abgefaßt sind, die der Bauer natürlich nicht versteht. Hat sich fremdes Kapital in einiger Dichtigkeit erst an bayerischen Wasserläufen breit gemacht, so werden englische Schiffe und die der anderen „alliierten und assoziierten" Nationen bald nachfolgen, und das, was am Rhein jetzt schmerzlich empfunden wird, wie Abgaben- und Zollfreiheit, Freihafengebiete, Gleichbegünstigungen und viele andere schöne Sachen, die der Friedensvertrag nicht müde wird, aufzuzählen, wird zwischen Aschaffenburg und Passau genau so seine Wirkung tun wie am Rhein. Rechnet man hinzu, daß der Friedensvertrag beteuert, daß es eine Erwägung der Gerechtigkeit sei, die die Mächte bewog, Deutschland für eine Mindestzeit von fünf Jahren nicht gegenseitige Bedingungen aufzuerlegen, und daselbst nach fünf Jahren (wenn inzwischen die Entente ihre Absichten gesichert hat), der Donauvertrag kommen soll, der die internationalen Verkehrsbedingungen endgültig regelt, so kann sich jeder selbst die deutsche Rechnung auf das alliierte und assoziierte Exempel machen, warum Admiral Troubridge von der interallierten Donaukommission auf das Fünftel der wenigen armseligen Schlepper verzichtet, die jetzt durch den Ludwigskanal gehen.

Mit den übrigen Interessenten an der Donau enge Fühlung zu halten und den ganzen Fragenkomplex unter einem Gesichtswinkel zu betrachten, wird deshalb Aufgabe der bayerischen Schiffahrtskreise sein, die zudem gerade das Gegenteil tun sollten von dem, was sie jetzt tun: zu beschwichtigen und sich glücklich zu fühlen. Die nächste Aufgabe aber muß sein, deutschen Grund und Boden fest in deutschem Besitz zu halten und schwache Schultern zu stützen. Das kann nur auf dem Wege festgefügter Organisation erreicht werden. Die Erkenntnis dessen hat bereits zum Zusammenschlusse einer Reihe von Interessenvertretungen geführt.

Regelung der Donauschiffahrt. Nach einer Meldung des „Az Est" trifft in Budapest demnächst eine Kommission ein, die eine Besichtigungsreise die ganze Donau entlang machen wird, um Schiffsverzeichnisse anzulegen. Diese Kommission stellt fest, wieviel Schiffe jeder Donaustaat, seiner Uferlänge entsprechend, erhält. Der Donauschiffsverkehr wird von Regensburg bis zur Donaumündung Sulina freigegeben. Das Landungsrecht steht jedem einzelnen Staat zu, der dafür die Gebühren erlegt. Tarifbegünstigungen werden nicht erteilt. Zwanzig Prozent der Schiffe beansprucht die Entente als Wiedergutmachung für verlorene Tonnage. R.

Der Donau-Theiß-Kanal. Wir entnehmen dem „Pester Lloyd" folgendes: In den letzten Jahrzehnten sind für den Bau des Donau-Theiß-Kanals zahlreiche Pläne aufgetaucht. Tatsächlich besitzen nur zwei Linien Bedeutung: Budapest—Szolnok und Budapest—Csongrád, deren erstere bedeutend kürzer ist. Für Szolnok kommt in Betracht, daß dieser Ort ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt und Verteilungszentrum des Getreideverkehrs des Alföld ist. Die Csongráder Strecke ist länger, doch ist Csongrád ein wichtiger Wasserstraßenknotenpunkt, da hier die Körös in die Theiß mündet und auch die Marosmündung sich in der Nähe befindet. Ursprünglich war der Bau eines hochgeführten Kanals geplant, zumal sich zwischen Donau und Theiß eine Hügelkette hinzieht, die in der Richtung nach Szolnok 45 bis 50, zwischen Budapest und Csongrád 15 bis 20 m hoch ist. Der hochgeführte Kanal sollte stufenweise von der Donau aus auf den Hügelrücken geführt und von dort ebenfalls stufenweise zur Theiß herabgeleitet werden. Das Wasser wäre auf den Hügelrücken hinausgepumpt worden. Diese Arbeit hätte jedoch namhafte Energie erfordert, so daß man jetzt diesen Plan aufgegeben und sich nunmehr für einen tief eingeschnittenen Kanal entschieden hat. Dieser Plan geht davon aus, daß, wenn der erwähnte Hügelrücken durchschnitten wird, es möglich erscheint, den Kanal aus der Donau auf natürlichem Wege mit Wasser zu versorgen, zumal der Donauspiegel bei Budapest um 17 m höher ist als der Theißspiegel bei Szolnok und um 20 m höher als das Theißflußbett bei Csongrád. Die Richtung des tief eingeschnittenen Kanals führt naturgemäß nach Csongrád, da auf dieser Strecke das erwähnte Hügelland niedriger und nur ein Einschnitt von 20 m Tiefe erforderlich ist, um den Kanal entsprechend mit Wasser zu versorgen. Ein solcher nach Csongrád geführter Kanal erfordert nicht nur keine Energie, sondern es werden noch 3000 HP-Kräfte erzeugt, mit deren Hilfe es möglich erscheint, ein Gebiet von 60 000 Katastraljoch künstlich zu bewässern. Von der Donau aus beginnt der Kanal unterhalb des Soroksárer Donauarmes bei Dunaharasstí, berührt die Orte Bugyi, Adacs, Izsák und Kiskunfélegyháza und mündet bei Csongrád in die Theiß. Die gewonnenen 3000 HP Energie sollen dazu dienen, um die längs des Kanals gelegenen Städte und Dörfer mit elektrischer Kraft zu versorgen. Auch werden zwei grosse Berieselungsanlagen geplant, die eine im Ausmaße von 4000 Katastraljoch unterhalb Budapest, die andere von etwa 56 000 Joch zwischen Csongrád und Szeged. Auf diesen Gebieten soll die intensivste landwirtschaftliche Kultur eingeführt und eine bulgarische Gärtnerei eingerichtet werden. R.

Tschechoslowakischer Verkehr auf der Donau. In Bratislava (Preßburg) ist zwecks Verbesserung des Donauverkehrs die Errichtung eines modernen Hafens geplant. Sodann soll die Donau mit der Elbe verbunden werden. Die Vorbereitungsarbeiten sind bereits beendet; die Länge des Verbindungsweges wird 555 Kilometer betragen. Den Verkehr auf der Donau wird die Tschecho-Slowakische Dampfschiffahrts-Akt.-Ges. besorgen, die dieser Tage eine Agentur in Bratislava eröffnet hat; weitere Agenturen sollen in Serbien und Rumänien errichtet werden; desgleichen im Elbegebiet in Aussig und Hamburg. R.

Belgrader Handelshafen. Die serbische Regierung plant nach Budapester Muster einen Donau-Save-Handelshafen zu errichten. Die Baukosten sind mit 80 000 000 Dinar veranschlagt. Der Bau selbst soll von Engländern, die sich auch finanziell beteiligen, ausgeführt werden. R.

Orsova als internationaler Donauhafen. In Orsova wird demnächst ein serbisches, rumänisches, ungarisches und englisches Hafenkapitanat errichtet, um den Durchgangsverkehr schon pro 1919 international abwickeln zu können. R.

Der Budapester Handelshafen. In Besprechung des von der ungarischen Regierung gefaßten Beschlusses, gemeinsam mit der Stadt Budapest die Mittel für die Inangriffnahme der Bauarbeiten eines Handelshafens in Budapest ehestens flüssig zu machen, stellt Hofrat Ing. Schromm in der „Zeitschrift für den öffentlichen Baudienst" fest, daß die Arbeiten zur Herstellung des großen Handelshafens bereits vor Ausbruch des Krieges in Angriff genommen, daß die obere Schiffahrtsschleuse bereits fertiggestellt und auch größere Baggerungen durchgeführt wurden. Bezüglich der Baukosten sei zu erwähnen, daß seitens des ungarischen Ackerbauministeriums für die erste Bauperiode ein Betrag von rund 31 000 000 K, seitens der Hauptstadt Budapest ein Betrag von rund 16 000 000 K angewiesen wurde, in welchen Beträgen auch die Kosten für den Bau von Wasserkraftwerken (bei der oberen bzw. unteren Kammerschleuse) inbegriffen sind. Das obere dieser Werke könne pro Jahr zirka 7 000 000 kWh Strom liefern, und zwar zu einem Preise von 2,5 Heller pro Kilowattstunde. Das Aerar hat

für die Zwecke des Handelshafens ein Terrain (oberer Teil der Csepel-Insel) von 3 500 000 qm angekauft. Einmal ausgebaut, dürfte der Budapester Handelshafen zu den größten Binnenhäfen der Welt zählen. R.

Die tschechoslowakische Dampfschiffahrtsaktiengesellschaft eröffnete schon ihre Agentur in Preßburg. Nach Uebereinkommen mit der serbischen und rumänischen Regierung werden auch Agenturen in diesen Ländern eröffnet werden. Im Elbegebiet wird je eine Agentur in Aussig und Hamburg gegründet. Die Beförderungsbedingungen können einstweilen noch nicht allgemein festgesetzt werden, sondern nur individuell. Dr. T.

Ausfuhr von der Tschechoslowakei nach Rumänien und Bulgarien auf der Donau. Die Beförderung von Waren nach Rumänien und Bulgarien auf der Donau ist einstweilen aus politischen Gründen nicht möglich. Für die Beförderung nach Jugoslavien ist es nötig, vor der Absendung der Ware in jedem Falle den Namen des Empfängers und den Ort anzuzeigen, wo die Waren ausgeschifft werden sollen, worauf das Beförderungsamt in Preßburg die nötigen Informationen erteilt. Dr. T.

Zolltarif für Waren aus der Tschechoslowakei nach Jugoslawien. Für Waren, die aus der Tschechoslowakei nach Jugoslawien ausgeführt werden, wird nun Zoll nach den Gebührensätzen des Minimaltarifs gezahlt werden. Dr. T.

Neuer Tarifvertrag für das Oberwesergebiet. Zwischen den die Oberweser befahrenden Schleppschiffahrtsgesellschaften und Privatschiffern einerseits und dem Deutschen Transportarbeiterverband, Sektion Binnenschiffer der Weser und dem Zentralverband der Maschinisten und Heizer, Sektion Weserschiffahrt, andererseits, ist mit Wirkung vom 1. August d. J. unlängst ein neuer Tarifvertrag abgeschlossen worden. Danach beträgt der Monatslohn für Kapitäne auf Dampfern 450 M, für Maschinisten 450 M, für Hilfsmaschinisten 420 M, für Steuerleute auf Dampfern und Kähnen 420 M, für Matrosen auf Dampfern und Kähnen 310 M bis zum Alter von 20 Jahren, 360 M für über 20 Jahre alte Leute, für Heizer, unbefahren, 340 M, nach 6 Monaten 390 M, für Schiffsjungen auf Dampfern und Kähnen 110 M im ersten, 140 M im zweiten und 180 M im dritten Jahre. Für die Bugsierdampfer der Oberwesergesellschaften, die auf der Unterweser fahren, gelten folgende Löhne: für Kapitäne und Maschinisten 470 M, für Heizer, unbefahren, 340 M, nach 6 Monaten 390 M, für Decksleute 330 M bis zum Alter von 20 Jahren, 380 M für über 20 Jahre alte Leute.

Die Fahrzeit bleibt geregelt wie bisher, dabei wird eine ununterbrochene Nachtruhe von 10 Stunden gewährt. Bei Lade- und Löscharbeiten regelt sich die Dauer des Arbeitstages nach den örtlichen Bestimmungen. In der Fahrt werden Ueberstunden nicht bezahlt, beim Laden und Löschen wird für jede Ueberstunde pro Schiff 4 M vergütet. Die Vereinbarung hat Gültigkeit bis auf weiteres. R.

Zur Frage der Fortführung des Mittellandkanals, insbesondere des Baues des Zweigkanals nach Hildesheim, nimmt die Handelskammer zu Hannover einer uns zugegangenen Mitteilung nach folgende Stellung ein.

Nachdem der Bau des Zweigkanals, der, wie auch in der verfassunggebenden Preußischen Landesversammlung am 3. Juni vom Unterstaatssekretär des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten zugegeben wurde, ohne Genehmigung der Preußischen Landesversammlung begonnen wurde, für einige Zeit eingestellt worden ist, verlangt die Kammer eine eingehende Prüfung der Frage, ob nicht die Linienführung über Sarstedt der Führung über Algermissen vorzuziehen sein würde.

Zur Begründung wird folgendes angeführt:

1. Der Bau des Stichkanals ist mit unzureichenden Kräften begonnen worden. Es waren zuletzt nur 150 Arbeiter an dem Stichkanal beschäftigt, so daß eine ersprießliche Arbeit nicht erwartet werden konnte. Es ist besser, zuerst alle Kräfte auf den Bau der Hauptlinie bis Peine zu vereinigen, damit dieser für den Erzbezug so viel wichtigere Wasserweg in kürzester Zeit hergestellt werden kann.

2. In maßgebenden Kreisen der Stadt Hannover wird die Ausführung einer Kanalisierung der Leine von Hannover bis Northeim erstrebt. Es liegt hierfür ein vom Verein für die Leineschiffahrt veranlaßter Entwurf des Professors Franzius vor. Ein wesentliches Glied dieses Planes ist der Anschluß von Hildesheim an die kanalisierte Leine bei Sarstedt. Dieser Anschluß ist leicht zu erreichen bei Führung des Hildesheimer Stichkanals über Sarstedt, überaus schwer aber bei dessen Führung über Algermissen. Die Wasserverbindung aus dem Leinetale nach Osten wird so gut wie unmöglich, wenn der Anschluß nicht bei Sarstedt erfolgen kann.

3. Nach dem vorliegenden Plane der Firma Havestadt & Contag wird der Stichkanal über Sarstedt billiger als über Algermissen. Die Wegverlängerung nach Westen beträgt bei zweckmäßiger Linienführung bei dem Wege über Sarstedt etwa 4 Kilometer, die für einen Stichkanal mit geringem Verkehr ohne Belang ist. Demgegenüber bringt die Kanalisierung der Leine eine starke Wegabkürzung nach Westen. —

Ferner verlangt die Handelskammer eine Prüfung der Frage, warum der Hauptkanal so weit nach Süden bis südlich von Sehnde gerückt worden ist, so daß bei Ausbau der von Hannover erstrebten Mittellinie ein Umweg von 2 Kilometern entsteht. Nach dem bisher vorliegenden Plane von Havestadt & Contag und Professor Franzius kann dieser Umweg vermieden werden. Er bedeutet für den zu erwartenden großen Durchgangsverkehr eine starke Schädigung.

Aus allen diesen Gründen wird baldige Vorlage an den Landeswasserstraßenbeirat und sodann die Preußische Landesversammlung verlangt, da der Bau des Kanals bisher ohne ausreichende gesetzliche Grundlage erfolgt, die beteiligten Kreise der Städte Hannover und Linden auch bisher in keiner Weise über die Linienführung unterrichtet oder gar etwa befragt worden sind. Es ist die Pflicht Hannovers, seine Interessen bei der Fortführung unseres wichtigsten Kanals zu wahren. Bisher ist aber weder die Stadt Hannover noch Linden, ganz abgesehen von der Handelskammer und dem Kanalverein, irgendwie seitens der Regierung bei der Besprechung dieser wichtigen Fragen hinzugezogen worden. Die Belänge dieser großen Städte liegen aber ebenso auf der östlich wie auf der jetzt bereits fertiggestellten westlichen Strecke. R.

Neue Rheinschiffahrtsgesellschaften. Die Société Maritime Française hat die Binnenschiffahrtsgesellschaft „Cie. Française de Navigation Intérieure" (Paris-Straßburg-Antwerpen-Rotterdam) ins Leben gerufen. Die neue Gesellschaft bezweckt die Schiffahrt auf dem Rheine und auf den Kanälen des französischen Ostens unter französischer Flagge mit bedeutendem Schiffspark. — Ferner ist unter dem Namen „Sarti, Syndicat Anvers-Rhin de Transport Interallié" eine neue Rheinschiffahrtsgesellschaft aufgetaucht, die einen regelmäßigen Kahn- und Dampferverkehr zwischen Antwerpen und sämtlichen Rheinstationen eingerichtet hat. Es handelt sich dabei um den auf Veranlassung der belgischen Regierung erfolgten Zusammenschluß der belgischen Schiffahrtsfirmen „Steinmann & Cie." und „O. & C. Plouvier", welche beiden Firmen gleich nach Abschluß des Waffenstillstandes den Güterverkehr auf dem Wasserwege von Antwerpen zum Rhein aufgenommen haben. Die von der belgischen Regierung subventionierte Gesellschaft verfolgt den Zweck, einen gewissen Einfluß auf die Frachten auszuüben, und auch die Konkurrenz zwischen Antwerpen und Rotterdam spielt dabei eine Rolle. R.

Beschlüsse des Straßburger Schiffahrtskongresses[1]). Der in Straßburg abgehaltene Binnenschiffahrtskongreß, der soeben seine Tagungen beendet hat, faßte eine Reihe wichtiger Resolutionen, die auch für die Schweiz von beträchtlicher Bedeutung sind. Eine derselben verlangt die Verdoppelung der Schleusen des Rhein-Marne-Kanals und des Saarkohlenkanals, ferner die Einführung der elektrischen Traktion auf der ganzen Strecke dieser beiden Kanäle. Gefordert wird weiter die Kanalisierung der Mosel zwischen Metz und Diedenhofen. Die Mosel soll derart kanalisiert werden, daß sie Rheinschiffe bis zu 1200 Tonnen aufzunehmen vermag. Die Zweigkanäle sollen wenigstens Schiffe bis zu 600 Tonnen aufnehmen können. An alle Staaten, die sich für die Binnenschiffahrt interessieren, soll eine Umfrage ergehen, welche Gütermenge sie bei reguliertem Wasserwege transportieren würden. R.

Die Inangriffnahme des Neckar-Donau-Kanals. Der Südwestdeutsche Kanalverein übergibt der Oeffentlichkeit folgendes zur Kenntnis:

Der Südwestdeutsche Kanalverein umfaßt diejenigen Männer des deutschen Südens, die als Techniker und Volkswirtschaftler seit vielen Jahren unter Einsetzung ihrer Persönlichkeit an der Durchführung des Neckar-Donau-Kanals arbeiten. Der Verein ist in jener Zeit gegründet worden, als die Anstrengungen der Regierungen auf dem toten Punkt festsaßen. Seitdem bildet er zwischen Volk und Regierung in Kanalsachen „die treibende Kraft".

Die Projektarbeiten des Vereins konnten erst nach langwierigen Verhandlungen mit den Regierungen kurz vor Ausbruch der Revolution auf das Hauptstück Mannheim—Plochingen ausgedehnt werden. Hierfür lag zwar ein inzwischen fertig gewordenes Staatsprojekt vor, doch hatten die Untersuchungen der vom Kanalverein beauftragten Firma Grün & Bilfinger, Mannheim, die über die zweite Teilstrecke Plochingen—Donau angestellt wurden, bei Sachverständigen so starken Eindruck gemacht, daß dieser Firma auch die Neckarstrecke zur Ausarbeitung eines vom staatlichen Entwurf vollkommen unabhängigen Projekts übertragen wurde. Obgleich seitdem erst ein halbes Jahr verflossen ist, sind die Ergebnisse dieser neuen Untersuchungen, was Kraftausnützung, Verringerung der Staustufen und damit Schleusenzahl, Gewinnung von Industriegelände anlangt, doch so bemerkenswerte, daß der Südwestdeutsche Kanalverein sich gezwungen sah, in einer Eingabe vom Januar d. J. an die Regierungen Badens, Hessens und Württembergs darauf hinzuweisen und zu verlangen, daß — unbeschadet der sofortigen Inangriffnahme des Kanalwerkes als Notstandsarbeiten — die Vorschläge der Firma Grün & Bilfinger von einem aus Staats- und Kanalvereinstechnikern paritätisch zusammengestzten Ausschuß schleunigst geprüft werden. Das staatliche Projekt, das in jahrelanger Arbeit aufgebaut werden konnte, wird schon wegen der Kürze der Zeit als Grundlage für die Verhandlungen der Landstände dienen müssen, doch wird die Regierung ihrer Vorlage eine ernstliche Würdigung der neuen Vorschläge des Kanalvereins beifügen müssen. Es muß das Arbeitsziel aller für den Kanalbau verantwortlichen Organe sein, ohne die Ausführungsarbeiten irgendwie aufzuhalten, das Bestmögliche zu schaffen, im Bewußtsein der ungeheuren Verantwortung für ein Bauwerk, das Generationen überdauert. R.

[1]) Vgl. Heft 18, S. 307 der Zeitschrift: „Schiffahrtsfragen in Elsaß-Lothringen." Die Schriftleitung.

Die Freigabe der Netze-Schiffahrt ist von polnischer Seite immer noch nicht erfolgt, obgleich deutsche Zeitungsmeldungen wiederholt schon das Gegenteil behaupteten. Die Netze wird zum Teil von polnischen Geschützen bestrichen und kann daher nicht befahren werden, bevor nicht eine Einigung mit den Polen erfolgt ist. Die polnische Presse äußert sich häufig gegen die Freigabe der Netze-Schiffahrt mit der Behauptung, daß auf der Netze von deutscher Seite Güter weggeschafft würden, auf die Polen gemäß dem Friedensvertrag Anspruch habe. Ein solcher Anspruch auf bewegliches Eigentum besteht nach dem Friedensvertrag nicht. Auch von seiten des deutschen Holzgewerbes wird jetzt die Forderung aufgestellt, für eine Freigabe der Netze-Schiffahrt endlich zu sorgen. Die Verhandlungen mit Polen werden dazu die Möglichkeit bieten. Die Netze-Schiffahrt ist besonders wichtig für die Abfuhr der Sägewerke des Bromberger Bezirks, deren Erzeugnisse man in Deutschland dringend braucht. Wichtig ist auch, daß bei den Verhandlungen mit Polen dafür gesorgt wird, daß der Bezug von Holz aus Polen für das deutsche Holzgewerbe nach wie vor ungehindert vonstatten gehen kann. R.

Ein Wasserstraßengesetz für Polen. Am 9. Juli hat der polnische Landtag einen Gesetzentwurf beschlossen, welcher bestimmt, daß auf Staatskosten ausgeführt werden:

1. die Regulierung und Kanalisierung der schiffbaren Flüsse;
2. der Bau von schiffbaren Kanälen samt Wasserreservoiren, Häfen, Elevatoren und Zufahrtstraßen;
3. die Regulierung der Grenzflüsse zwecks Sicherung des staatlichen Gebietes;
4. die Regulierung der floßbaren Flüsse, die mit den schiffbaren Flüssen und den Kanälen ein gemeinsames Wassernetz bilden.

Die Kosten der Regulierung dieser für Flöße schiffbaren Flüsse haben der Staat und die Provinzen (Länder, Herzogtümer) gemeinsam zu tragen, die Kosten der anderen Bauten (unter 1—3) ausschließlich der Staat.

Die Regierung wurde beauftragt, dem Landtag zur Begutachtung ein Programm der Regulierung der schiffbaren und floßbaren Flüsse sowie der Kanalbauten auf Grund der ausgearbeiteten Projekte und Kostenvoranschläge samt den Finanzierungsplänen vorzulegen.

Fertige und zum Bau geeignete Projekte sind: Kanal Krakau—Oswiecim; Kanal Bug—Warschau mit einem Nebenkanal und einem Wasserreservoir am Flusse Sola in Porabka. Die Regierung hat folgende Projekte auszuarbeiten:

1. die Regulierung der Weichsel;
2. Kanal von Warschau nach dem Dabrowaer und oberschlesischen Kohlenrevier;
3. Kanal von Krakau über Majdan zur Weichsel bei der Sanmündung (da die Weichsel zwischen Krakau und der Sanmündung mit Rücksicht auf die Landeskultur nicht kanalisiert werden kann und [illegible] eine Regulierung die nötige Wassertiefe nicht zu erreichen [illegible]e);
4. [illegible] vom Dabrowaer Revier nach Oswiecim.

Für [illegible]nden Arbeiten, die den Arbeitslosen Verdienst bieten sollen, bewilligte der Landtag für das laufende Jahr einen Kredit von 50 Millionen Mark:

1. Regulierung der Weichsel; 2. Bau des Kanals Bug—Warschau; 3. Bau des Kanals Krakau—Oswiecim; 4. Bau des Wasserreservoirs bei der Sola in Porabka.

Gleichzeitig forderte der Landtag die Regierung auf, dem Landtag ehestens vorzulegen:

1. das Projekt eines Wasserstrassengesetzes, da ohne ein solches Gesetz die Ausführung von Wasserstrassen im ehemals russischen Teilungsgebiet schwierig ist;
2. ein Programm der Regulierung nichtfloßbarer Flüsse, der Einfassung der Bergbäche und erstklassigen Meliorationen;
3. das Projekt eines Gesetzes betreffend die Unterstützung von Meliorationsunternehmungen durch den Staat und autonome Körperschaften zweiter Instanz.

Der Antrag, ein Ministerium für die Schiffahrt und Wasserstraßen zu errichten, wurde wegen überflüssigen Aufwandes abgelehnt. R.

Die Rhone und der Anschluß der Schweiz ans Mittelmeer. Durch die Presse ging soeben die Meldung, daß der französische Gesetzesentwurf über die Ausnützung der Rhone zu Schiffahrt-, Kraftbeschaffungs- und Bewässerungszwecken in der Kammer aufgelegt worden ist. Ueber den Inhalt des Gesetzentwurfes wird uns weiter mitgeteilt: Die vorgeschlagenen Arbeiten werden auf 2½ Milliarden veranschlagt, doch sollen sie nur etappenweise an die Hand genommen werden. Etwa 20 Kraftwerke werden zusammen eine Minimalkraft von 715 000 PS produzieren oder vier Milliarden Kilowattstunden, was gleichbedeutend wäre mit fünf Millionen Tonnen Kohlen, d. h. einem Fünftel des gesamten Kohlenertrages Frankreichs im Jahre 1918. Der Strom soll für Schiffe von 1200 Tonnen zwischen Marseille und der Schweizer Grenze schiffbar gemacht werden und soll so eine der besten Verbindungen zwischen dem Orient und Zentraleuropa werden. Zu gleicher Zeit soll ein Gelände von 250 000 Hektar in den Rhonegebieten Crau und Carmargue bewässert und der landwirtschaftlichen Kultur zugänglich gemacht werden. Die Arbeiten sollen in fünfzehn Jahren beendigt werden, und zwar durch eine hierzu besonders konzessionierte Gesellschaft, bestehend aus den Departements, Gemeinden, Handelskammern des Rhonegebietes und des Seinedepartementes und zum Teil aus den Industriellen, doch darf das von der Industrie und sonstigen Privaten beigesteuerte Kapital höchstens den vierten Teil des Gesamtpapitals ausmachen. Die Gesellschaft mit einem Kapital von 250 Millionen wird nach Maßgabe ihrer Bedürfnisse Obligationen bis zum zehnfachen Betrage ihres Kapitals ausgeben dürfen, und zwar unter Staatsgarantie. Es fallen daher auch dem Staate zwei Fünftel aller Verwaltungsratssitze zu, wie er auch den Präsidenten zu ernennen hat. Die Hälfte der späteren Reingewinne fällt dem Staate zu. R.

Der Kanal von Cette nach der Rhone. Bei der Behandlung der Frage der Zufahrtslinien vom Hafen von Cette nach der Schweiz ist auch mehrfach die Rede gewesen von einer Wasserstraßenverbindung von Cette nach der Rhone. Ueber diese Wasserstraße gibt der offizielle Führer durch die französische Binnenschiffahrt folgende Aufklärung: „Die Hauptschiffahrtslinie, welche die Rhone mit dem Hafen von Cette und weiterhin mit dem Canal du Midi (Verbindung von Cette mit der Garonne und mit Bordeaux) in Verbindung bringt, trägt den Namen „Rhone-Cette-Kanal" und hat eine Länge von 98 km. Die sechs Schleusen haben eine nutzbare Länge von rund 34,5 m und eine Breite von 6,6 m. Die normale Tiefe beträgt 3 m im oberen Teile beim Ausgang nach der Rhone im Bassin von Beaucaire, im Mittellauf durchschnittlich 2 m, und im unteren Teile gegen Cette 1,80 m. Eine Vertiefung in diesem unteren Teile ist mit großen Schwierigkeiten verbunden, weil dort die Kanalsohle auf einer 6,8 Kilometer langen Felspartie ruht. Im östlichen Teile der Wasserstraße verkehren die Schiffe mit einem Tiefgang von 1,60 m, im westlichen Teile aber gibt es Strecken, die nur mit einem Tiefgang von 1,20 m befahrbar sind. Beim Zusammenflusse der Flüsse Virdoule und Lez muß die Schiffahrt bei jedem Hochwasser unterbrochen werden, was durchschnittlich 7 bis 8 Tage jährlich ausmacht. Längs vom Kanal führt ein vier Meter breiter, auf steiniger Grundlange erbauter Treidelweg, und zwischen Palavas und Cette ist ein solcher auf der Nordseite im Bau begriffen. Zwei Schiffstypen befahren den Kanal, solche mit und solche ohne Verdecke; erstere besitzen ein Tragvermögen von 120 Tonnen (12 Eisenbahnwagen) und letztere von rund 2000 Tonnen. Die Traktion geschieht mittels Pferden." R.

Der Ausbau des großen chinesischen Kanals, einer der ältesten und bedeutendsten Kunstwasserstraßen der Erde, der Peking mit Hangtschau verbindet und über 1000 km lang ist, soll durch die Amerikaner in Angriff genommen werden. Der „große" oder „Kaiserkanal" ist in neuerer Zeit in Verfall geraten und hat besonders in seiner nördlichen Hälfte aufgehört, während auf dem südlichen Teil noch ein lebhafter Verkehr vieler kleinerer Schiffe stattfindet. Erst ein Ausbau des ganzen Kanals würde ihn wieder zu dem machen, was er in seiner Blütezeit war, zu einer Hauptlebensader des chinesischen Reiches. Die ersten Erbauer des Werkes verfügten über Millionen von Kulis ohne weiteres und ohne Bezahlung; heute sind dagegen die gewaltigen Summen, die der Neuausbau kosten würde, nicht vorhanden. Eine amerikanische Kanalbaufirma hat jedoch, wie der „Prometheus" berichtet, mit der chinesischen Regierung einen Vertrag abgeschlossen, nach dem sie mit der zunächst verfügbaren Summe von 6 Millionen Dollar das große Werk beginnen will. Zunächst werden durch einen großen Stab amerikanischer Ingenieure die Bauverhältnisse des ganzen Kanals untersucht, um einen Gesamtplan für den Ausbau aufzustellen. Man will dann den Kanal auf einer besonders günstigen Strecke von 100 bis 150 km neuzeitlich ausbauen, wobei auch seine weitere Bestimmung, das äußerst fruchtbare Uferland zu bewässern oder nötigenfalls zu entwässern, berücksichtigt werden soll. R.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. Nr. 19 dieser Zeitschrift) als Mitglieder neu beigetreten:

Piper, Heinrich, Regierungsbaumeister, Fürstenwalde, Buckower Straße 4d.

Rederer, Hans, Verlag Hansa und Verlag von „Der Privatschiffer", Geschäftsleiter des Hanseatischen Schifferverbandes von 1918, E. V. Hamburg 8, Gerkentwiete 11.

Scholz, Emil, gerichtlich beeidigter Sachverständiger in allen Schiffahrtsangelegenheiten, Fürstenberg (Oder), Oderberge 14.

Seitler, Karl, Dr. jur., Geschäftsführer des Schifferbetriebsverbandes der Märkischen Wasserstraßen, Berlin C, Stralauer Straße 3—6.

Aus verwandten Vereinen

Geheimer Baurat Weißer †. Am 15. August d. J. verstarb in Koblenz an einem Herzschlage der Geheime Baurat Emil Weißer, bis zu seiner vor zwei Jahren erfolgten Pensionierung Vorsteher des Wasserbauamtes II (für die Mosel) in Koblenz.

Er wurde am 9. Juli 1851 zu Chodziesen, Kreis Kolmar, Provinz Posen, geboren, als ältester von neun Kindern des Rittergutsbesitzers Theodor Weißer auf Prezlubien.

Kaum 15 Jahre alt, verlor er seinen Vater und mit der Absicht, möglichst früh selbständig zu werden, wandte er sich zunächst dem Bauhandwerk zu, entschloß sich aber bald zum Studium des Baufachs und machte im Jahre 1871 auf dem Realgymnasium zu Bromberg sein Abiturientenexamen. Sein lebhafter Wunsch, als Freiwilliger an dem Kriege gegen Frankreich teilzunehmen, scheiterte an dem Widerstand seines Vormundes. Nach beendetem Studium war er als Bauführer hauptsächlich bei Eisenbahnbauten tätig. 1879 bestand er die Baumeisterprüfung und war dann in Tilsit bei der Provinzialverwaltung zunächst mit dem Bau von Landstraßen beschäftigt, später mit dem einer großen Flutbrücke bei Tilsit. Nach Beendigung dieses Baues trat er 1888 zum Staatsdienst über, leitete von 1890—1893 die Kanalisierung der Netze und wurde dann zur Rheinstrombauverwaltung nach Koblenz versetzt. 1895 wurde ihm das dortige Wasserbauamt für die Mosel übertragen, welches er bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1917 behielt. Bei Vollendung der unter seiner Leitung ausgeführten Trabacher Brücke wurde ihm der Rote Adlerorden IV. Klasse verliehen.

Durch große Pflichttreue, Biederkeit und Lauterkeit ein Vorbild, war er seinen Untergebenen ein stets gerechter, wohlwollender Vorgesetzter und selbstloser Berater und war in weiten Kreisen durch sein liebenswürdiges Wesen, gepaart mit edler Begeisterung für alles Gute und Schöne und besonders für wahres Deutschtum in Schrift und Gesinnung sehr beliebt und geehrt.

Um ihn trauern seine treue Lebensgefährtin mit zwei Söhnen und drei Töchtern und zahlreiche Freunde, in deren Andenken er weiterleben wird. E. Beyerhaus.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt, Schiff- und Wasserbau

Blohm & Voß Kommanditgesellschaft auf Aktien, Hamburg. Die Gesellschaft nahm für das am 30. Juni 1919 beendete Geschäftsjahr 6 500 295 M Abschreibungen und Ergänzungen vor. Es verblieb ein Reingewinn von 2 408 440 M, und aus ihm wurden auf je 10 000 000 M Stammanteile bzw. Vorzugsanteile 5 bzw. 5½ % Dividende verteilt.

Bodau, Motoren- und Schiffbaugesellschaft, Kreßbronn a. B. Gegründet am 9. August 1919, Stammkapital 30 000 M, Geschäftsführer Ingenieur Fritz Würmell.

Wilhelm Bruch, Berlin. Die Prokuren von Fritz Lange und Georg Wasmuth sind erloschen, Karl Krömeke hat jetzt Einzelprokura.

Midgard Deutsche Seeverkehrs-A.-G., Nordenham. In Bremerhaven wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Neue Norddeutsche Fluß-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg. Die am 29. Juni 1918 beschlossene Erhöhung des Grundkapitals um 757 500 M auf 1 500 000 M ist zum Kurse von 106 % durchgeführt.

Norddeutscher Lloyd, Bremen. Die Prokura des Friedrich Wilhelm Bartling ist am 6. September 1919 erloschen.

Oertz-Werke m. b. H., Hamburg. Gegründet am 8. September 1919 mit 300 000 M zum Erwerb und zur Weiterführung der bekannten Werft, Geschäftsführer Dr.-Ing. Max Johannes Heinrich Oertz, Diplomingenieur Franz Adolf Carl Lippmann, Marinebaumeister Adolf Franz Schmedding.

Oldenburg—Ostfriesische Schleppschiffahrt Thomsen & Cie., Wilhelmshaven. Offene Handelsgesellschaft, begonnen am 1. März 1919, Gesellschafter Thomas Thomsen, Gerhard van de Ven, Theodor Petersen.

Rhenania Speditions-Gesellschaft m. b. H. vorm. Leon Weiß, Mannheim. An Dr. Otto Hellman, Karl Eichler und Karl Wolff ist Gesamtprokura erteilt.

Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft, Köln. Die am 16. Juli 1919 beschlossene Erhöhung des Grundkapitals um 1 000 000 M auf 4 500 000 M ist zum Kurse von 100 % durchgeführt.

C. Rothenbücher G. m. b. H., Berlin. Dem Betriebsleiter Friedrich Heckelt ist Gesamtprokura erteilt.

Union-Gießerei, Königsberg. Sitz des Unternehmens ist jetzt Contienen bei Königsberg, Gegenstand auch der Betrieb einer Schiffswerft.

Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrtsgesellschaft, Dresden. Die am 25. August 1919 beschlossene Aenderung der Satzung wurde eingetragen.

Securitas-Werke A.-G. für Schiff- und Maschinenbau und Sprengstoffabrikation, Bochum. Gustav Linnemann ist nicht mehr Vorstandsmitglied. Die Direktoren Cornelius Sombeck in Hamburg, Christian Busch zu Harburg und Paul Kollenrodt zu Nüssau sind zu Vorstandsmitgliedern bestellt; die Prokura des Walter Osmers ist erloschen.

Schiffswerft Memel Lindenau & Cie., Memel. Kommanditgesellschaft, begonnen am 27. August 1919, persönlich haftender Gesellschafter Ingenieur Paul Lindenau, fünf Kommanditisten, Gesamtprokura Nathan Nafthal und Kurt Schmidt.

Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.-G., Breslau. Dem Fritz Petrowsky ist für die Hauptniederlassung Breslau und dem Hans Heinrich Adolf Bruno Kreuschner für die Zweigniederlassung Hamburg Gesamtprokura erteilt.

Schmidtsche Heißdampfgesellschaft m. b. H., Kassel. Die Prokura des Ingenieurs Wilhelm Schmidt, welche für die Zweigniederlassung Wernigerode erteilt war, ist erloschen.

Schroers Reederei G. m. b. H., Duisburg. In Mannheim wurde eine Zweigniederlassung errichtet, für welche an Hugo Klein Prokura erteilt ist.

Hugo Stinnes G. m. b. H., Mülheim (Ruhr). Dem Oberbürgermeister a. D. Otto Plaßmann in Berlin und Heinrich Hollesen in Mülheim ist Einzelprokura erteilt.

G. H. Thyen, Brake. Die Gesellschaft ist aufgelöst und die Firma erloschen.

Ulrich & Raddatz, Stettin. Die Gesellschaft ist aufgelöst, die Firma ist erloschen.

Vereinigte Spediteure und Schiffer Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Mannheim. Karl Schäfer ist am 1. August als Geschäftsführer ausgeschieden, Heinrich Baecker ist als weiterer Geschäftsführer bestellt.

R. Wolf A.-G., Magdeburg. Die am 1. August 1919 beschlossene Erhöhung des Grundkapitals um 4 750 000 M auf 13 500 000 M ist erfolgt.

Schiffahrtsbetrieb und Schiffahrtsverkehr

Schiffs- und Schiffsgüter-Verkehr im Hafen zu Lauenburg an der Elbe.

Der Verkehr im 3. Vierteljahr 1919 betrug:

A. zu Berg:

	I. Dampfschiffe			II. Segelschiffe (Schleppkähne)	III. Auf Dampf- u. Segelschiff. beförderte Gütermeng. t	IV Flöße	
	a) Personenboote	b) Güterboote	c) Schleppboote			Zahl	t
Angekommen . . .	—	2	—	1	20	—	—
Abgegangen . . .	—	4		4	[illegible]	[illegible]	—
Zus. im 3. Viertelj. 1919	—	6		5	[illegible]	—	—
Zus. im 3. Viertelj. 1918	—	3	—	6	23	—	—
Mithin 1919 gegen 1918 mehr	—	3	—	—	19	—	
Mithin 1919 gegen 1918 weniger	—	—	—	1	—	—	—

B. zu Tal:

	I. Dampfschiffe			II. Segelschiffe (Schleppkähne)	III. Auf Dampf- u. Segelschiff. beförderte Gütermeng. t	IV. Flöße	
	a) Personenboote	b) Güterboote	c) Schleppboote			Zahl	t
Angekommen . . .	—	2	—	5	499	—	—
Abgegangen . . .	—	—	—	5	18	—	—
Zus. im 3. Viertelj. 1919	—	2	—	10	517	—	—
Zus. im 3. Viertelj. 1918	—	4	—	22	647	—	—
Mithin 1919 gegen 1918 mehr	—	—	—	—	—		—
Mithin 1919 gegen 1918 weniger	—	2	—	12	130	—	—

C. Gesamtverkehr (zu Berg und zu Tal):

	I. Zahl der Schiffe überhaupt	II. Zahl der Flöße	III. Beförderte Gütermengen (auf Schiffen und Flößen) t
Angekommen	10	—	519
Abgegangen	13	—	40
Zus. im 3. Vierteljahr 1919	23	—	559
Dageg. i. 3. Vierteljahr 1918	7	—	698
Mithin 1919 gegen 1918 mehr . .	16	—	—
Mithin 1919 gegen 1918 weniger .	—	—	139

Im Laufe des Vierteljahres traten sehr niedrige Elbwasserstände ein, was sich durch eine große Anzahl in Betrieb genommener Fahrzeuge bemerkbar machte, in die nur geringe Mengen Güter des geringen Tiefgangs wegen eingeladen werden konnten.

Schiffs- und Güterverkehr im Städtischen Rheinhafen zu Crefeld

im 3. Vierteljahr 1919

	Dampfschiffe				Schleppkähne (Segelschiffe)			Gesamtzahl der Schiffe	Gesamtgewicht der Güter	Flöße	
	Personenschiffe	Güterschiffe Gesamtzahl	Güterschiffe Davon ohne Ladung	Güter t	Gesamtzahl	Davon ohne Ladung	Güter t		t	Anzahl	Gewicht t
Ankunft zu Berg	8	48	4	892	135	21	52 833,5	191	53 725,5	—	—
zu Tal	18	43	2	631	40	5	14 564,5	101	15 195,5	9	2 957
Zusammen	26	91	6	1 523	175	26	67 398	292	68 921	9	2 957
Im gleichen Vierteljahr des Vorjahres	28	95	12	1 202	78	12	33 309	201	34 511	5	1 530
Mithin 1919 mehr	—	—	—	321	97	14	34 089	91	34 410	4	1 427
Mithin 1919 weniger	2	4	6	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgang zu Berg	8	48	42	112,5	9	6	1 342,5	65	1 455	—	—
zu Tal	18	43	38	309,5	164	131	16 556,5	225	16 866	—	—
Zusammen	26	91	80	422	173	137	17 899	290	18 321	—	—
Im gleichen Vierteljahr des Vorjahres	28	95	55	1 137,5	75	60	5 291,5	198	6 429	—	—
Mithin 1919 mehr	—	—	25	—	98	77	12 607,5	92	11 892	—	—
Mithin 1919 weniger	2	4	—	715,5	—	—	—	—	—	—	—

	Gesamtverkehr		
	Gesamtzahl der Schiffe	Gesamtzahl der Flöße	Güter t
Ankunft	292	9	71 878
Abgang	290	—	18 321
Zusammen	292	9	90 199
Im gleichen Vierteljahr des Vorjahres	201	5	42 470
Mithin 1919 mehr	91	4	47 729
Mithin 1919 weniger	—	—	—

Bemerkungen (Wasserstände, Gründe für die Gestaltung des Verkehrs im Berichtsmonat usw.).

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 4. M. 61 130. **Vorrichtung zum Zerstören von Fangnetzen für Unterseeboote.** Dr.-Ing. Friedrich Ritter v. Merkl, Wien; Vertreter Bernhard Bomborn, Pat.-Anw., Berlin SW. 61. 3. 4. 17. Oestereich: 20. 3. 17.

Klasse 65d, 2. E. 19 738. **Doppeltorpedo.** Johannes Eichborn, Wallstraße 13, und Ernst Schünemann, Pestalozzistraße 29, Charlottenburg. 1. 11. 13.

Klasse 65a, 4. S. 48 377. **Verfahren zum Abwerfen von Seeminen, die in einem nach unten gekehrten Ausstoßschacht gelagert sind, insbesondere für Unterseeboote.** Carbonit Akt.-Ges., Hamburg. [illegible] 5. 18.

Klasse 65[illegible] 9. H. 72 389. **Verankerung einer Seemine.** Oswald Hoffmann, Neugersdorf i. Sa. 4. 7. 17.

Klasse [illegible], 2. G. 44 146. **Fahrbare Maschine für Herstellung von Rohr und dgl. Gräben.** Max Grichtolik, Büer-Scholwen, und Johann Hartmann, Hamborn (Rhld.). 24. 6. 16.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 4. 315 932. **Unterseeboot;** Zusatz zum Patent 313 644. Paul Lindenau, Memel. L. 43 751.

Klasse 65a, 11. 315 768. **Vorrichtung zum Bewässern und Entwässern von Schiffen mittels Druckluft, bei der durch einen Schwimmer gesteuerte Luftregelventile angeordnet sind.** Deutsche Sanitätswerke G. m. b. H., Frankfurt a. M. 23. 3. 18. D. 34 332.

Klasse 65a, 3. 316 021. **Hohle Eisenbetonschiffswand.** Wilhelm Schütz, Düsseldorf, Schloßstr. 19. 23. 4. 18. Sch. 52 937.

Klasse 65a, 3. 316 089. **Schiffsaußenwand aus Beton oder Eisenbeton.** A. Heinrich Friedrich Kaske, Berlin-Wilmersdorf, Augustastraße 63. 30. 5. 17. K. 64 208.

Klasse 65a, 54. 316 066. **Befestigung der Schlepptrosse bei Schiffen.** Hermann Homann, Bremen, St. Magnustraße 76. 24. 12. 18. H. 75 771.

Klasse 65a, 80. 316 125. **Einrichtung zur Verstetigung der Bewegung von Wasser- oder Luftfahrzeugen mit Hilfe von Kreiseln.** Dr.-Ing. Max Richard Zimmermann, Dresden-Blasewitz, Johannstraße 28. 18. 11. 17. Z. 10 211.

Klasse 65d, 9. 310 082 „K". **Befestigungsvorrichtung von Seeminen.** August Bernutat, Wilhelmshaven, und Karl Engelmohr, Lehe a. W. 11. 2. 16. B. 81 064.

Klasse 65d, 9. 315 954. **Feststellung der Ankerseiltrommel.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 24. 4. 14. N. 16 453.

Klasse 84b, 1. 316 093. **Schiffshebewerk mit senkrecht bewegtem Trog;** Zus. z. Pat. 297 032. Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Siemensstadt bei Berlin. 11. 5. 13. S. 39 027.

Klasse 84c, 5. 315 867. **Verfahren zur Herstellung von Unterwassertunnel.** Margarete Berta Sophie Scharfenberg, geb. Schüttler, Schöneiche bei Friedrichshagen. 8. 11. 13. Sch. 45 279.

Klasse 84d, 2. 315 979. **Schaufelbagger.** Richard Leischner, Düsseldorf, Moltkestraße 110. 28. 10. 14. L. 42 675.

C. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 715 264. **Verschluß für Oberdecksklappen.** Dr. Max Tillmann, Hamburg, Petkumstraße 2. 29. 8. 18. T. 19 788.

Klasse 65a. 715 435. **Zur Aufnahme von Kassetten usw. eingerichtete Rettungsboje, deren Freigabe beim Untergang des Schiffes durch den Wasserdruck selbsttätig bewirkt wird.** Peter Maier, Heidelberg, Bugheimer Straße 123. 19. 6. 18. M. 59 222.

Klasse 65a. 715 443. **Schießstock.** Rudolf Prozesky, Hamburg, Wendenstraße 154. 25. 1. 19. P. 30 540.

Klasse 65c. 715 067. **Durch Handrad und Kettenzug zu betätigendes Wasserfahrzeug.** Richard Munk, Heilbronn a. N. 31. 7. 19. M. 62 650.

Klasse 65c. 715 068. **Durch Handhebel zu betätigendes Wasserfahrzeug.** Richard Munk, Heilbronn a. N. 31. 7. 19. M. 62 651.

Klasse 65f. 715 165. **Schraubenpropeller.** Heinrich Siefert, Altona, Gustav-Adolf-Platz 127. 6. 8. 19. S. 42 507.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65d, 9. W. 46 601. **Fortbewegungsvorrichtung für Seeminen.** Emil Weiß, Wanne (Westf.) 3. 6. 15.

Klasse 65f. 679 845. **Schiffsmaschinenanlage.** Hugo Junkers, Dessau, Albrechtstraße 47. 10. 8. 16. J. 16 833. 24. 7. 19.

Bücherbesprechungen

Lohn- und Löhnungsarten. „Am Golde hängt, nach Golde drängt doch alles." Welche Zeit bewegte sich wohl mehr im Zeichen dieses Wortes als die unsere? Man hört und liest jeden Tag von berechtigten und unberechtigten Lohnforderungen, Streiks und Streikandrohungen. Dabei ist den wenigsten Menschen klar, in welchem Zusammenhang ihre Arbeit mit der nationalen und mit der Weltwirtschaft steht. Eine Schrift, die in ruhiger, sachlicher Art über Lohnfragen unterrichtet, kann heute auf allgemeine Teilnahme rechnen. Aus Vorträgen in der Dresdener Volkshochschule erwachsen ist ein ungemein lehrreiches und klar geschriebenes Büchlein des Baurats Dr.-Ing. Bloß, Privatdozenten an der Technischen Hochschule. Es bildet das erste Heft

der von Prof. Dr. Karl Reuschel herausgegebenen „Veröffentlichungen der Dresdner Volkshochschule (Verlag von C. Heinrich, Dresden-N., Preis einschließlich Zusendungskosten 2,40 M). Der Verfasser bespricht zunächst das Wesen des Lohnes und seine Abhängigkeit von der allgemeinen Wirtschaftslage. Er zeigt anschaulich, wie Lohn und Lebensmittelpreise sowie Wohnungsmiete einander bedingen, in welcher Weise die Preisentwicklung der Rohstoffe und der Industrieerzeugnisse innerhalb der letzten Jahrzehnte verlaufen ist, und erläutert seine Darlegungen hier wie in den späteren Abschnitten durch tabellarische Uebersichten. Besonderen Fleiß verwendet er auf die Beschreibung und Würdigung der verschiedenen Löhnungsarten: Zeit- oder Tagelohn, Stücklohn (Akkord) in den einzelnen Gestaltungen (Prämienlohnsysteme) und vor allem des vielberufenen Taylorverfahrens. Vor- und Nachteile werden ruhig gegeneinander abgewogen. Auch das dritte Kapitel, das von Lohn und Kapital handelt, kann zum Lesen warm empfohlen werden, weil es ohne Voreingenommenheit mit einer heutzutage nicht genug zu rühmenden Sachkunde und Sachlichkeit wilden Sozialisierungsgelüsten entgegentritt, niemals grauen Theorien zuliebe die Tatsachen umbiegt, sondern umfängliche Unterlagen erläutert. Wenn die neue, mit Bloß' „Lohn und Löhnungsarten" so glücklich begonnene Sammlung, die bei gefälligem Aeußeren einen sehr wohlfeilen Preis hat, in ähnlicher Weise fortgesetzt wird, dürfte sie in die breitesten Schichten der Bevölkerung nützliches Wissen ausstreuen und dem Dresdner Verein Volkshochschule verdienten Beifall eintragen. R.

Kommentar zum Friedensvertrag. Von Dr. Friedrich Wündisch (J. Bensheimer, Mannheim, Berlin, Leipzig. Preis ca. 10 M).

Kein Gesetz beherrscht wie der uns auferlegte Friedensvertrag das ganze gegenwärtige und künftige Leben Deutschlands. Eine übersichtliche Erläuterung, nicht nur für Juristen und Politiker, sondern die Allgemeinheit war daher dringend erforderlich. Diese Erläuterung gibt der soeben erscheinende „Kommentar zum Friedensvertrag."

Wer im Ausland, auch in Elsaß-Lothringen, dem künftigen Polen und sonst von Deutschland abzutrennenden Gebieten Außenstände oder Gläubiger besitzt, wird im eigensten Interesse sich Rat in diesem Kommentar suchen. Uebersichtliche Darstellung und ein eingehendes Sachregister sind ihm dabei behilflich. R.

Neues Postbuch 1919/20. Die neuen Post- und Telegraphengebühren 1919/20 mit vollständig ausgearbeiteten Tarifen für gewöhnliche Pakete, Wertpakete, Telegramme nebst Angaben über die Beförderungsbedingungen für das In- und Ausland, den Postscheckverkehr und einem alphabetischen Verzeichnis der besetzten Orte in Deutschland; bearbeitet von Hermann Röder. 2. Auflage 1919. Preis 2,80 M. Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin C 2.

Die neuen Post- und Telegrammgebühren greifen so einschneidend in das Geschäftsleben ein, daß jedermann sich mit ihnen schnell vertraut machen muß. Röders Postbuch ist auf diesem Gebiete immer ein zuverlässiger Führer gewesen, deshalb sollte die vorliegende neue handliche Ausgabe in keiner Geschäfts- oder Amtsstube fehlen. R.

Soeben ist ein Buch: **„Berechnung von Wasserspiegellagen beim Wechsel des Fließzustandes"** im Verlag von Julius Springer (Berlin) zum Preise von 8 M. erschienen. Verfasser ist Dr.-Ing. Paul Böss, Assistent am Flußbaulaboratorium der Technischen Hochschule zu Karlsruhe.

Das Buch beschäftigt sich auf 89 Seiten, 13 Textabbildungen, 7 Plänen und 2 Tabellen mit der Vorausberechnung von Wasserspiegellagen mit Hilfe der Bernoullischen Energielinie. Insbesondere handelt es sich um solche Wasserspiegellagen, für welche eine Berechnung bis heute mit den gebräuchlichen Formeln noch nicht möglich war. Dies ist dann der Fall, wenn das Wasser seinen Fließzustand wechselt, d. h. vom Zustand des Strömens in denjenigen des Schießens übergeht bzw. umgekehrt. Diese Erscheinungen sind im praktischen Wasserbau von grundlegender Bedeutung und gehören durchaus nicht zu den Seltenheiten. Der Wasserbau-Ingenieur wird daher in vorliegender Schrift für manche Vorgänge beim Abfluß des Wassers, zu deren Nichtberücksichtigung man bis heute teilweise aus Mangel an Kenntnis gezwungen war, die genaue theoretische Erklärung und Vorausbestimmung finden. Besondere Rücksicht ist dabei auf die in der Praxis häufig vorkommenden Querschnittsverengungen und Erweiterungen genommen. R.



Nachtrag
zum Tarif
für den Neukölln-Britzer-Kanal.

Der Tarifnachtrag vom 16. März 1917 erhält unter III folgenden Zusatz:

Für das Durchfahren der **Schleuse im Neukölln-Britzer-Kanal** sind die durch Tarifnachtrag vom 21. November 1918 erhöhten Abgabensätze für das Durchfahren der Schleusen im Bereiche der Wasserstrassen erster Ordnung zwischen Elbe und Oder zu zahlen.

Der Tarifnachtrag tritt sofort in Kraft.

Berlin, den 8. August 1919.
Im Namen des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers.
Der Polizeipräsident.

„Genehmigt."
Potsdam, den 2. September 1919.
Der Bezirksausschuss.

XXVI. Jahrgang 1919
Heft 21
1. November

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Walter Reichelt, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. [B]ei allen Buchhandlun[g]en, Postanstalten und [b]ei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 1 Mark

Anzeigen kosten 50 Pfennig die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

[A]lle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-[O]esterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg, Kantstrasse 140,*** zu versehen.
[A]lle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
[A]lle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, [B]erlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse*

Neudruck des Mitgliederverzeichnisses

Auf Grund eines Vorstandsbeschlusses soll in einer außerordentlichen Hauptversammlung Ende d. J. die neue Satzung des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt durchberaten und zur Beschlußfassung vorgelegt werden. Es ist beabsichtigt, mit der am 1. Januar 1920 in Kraft tretenden neuen Satzung ein neues Mitgliederverzeichnis herauszugeben.

Die verehrlichen Mitglieder des Zentral-Vereins werden daher ergebenst gebeten, falls sich an ihren Titeln, Firmen oder Adressen Aenderungen vollzogen haben oder in Aussicht stehen, die dem Zentral-Verein noch nicht bekannt sind, solche gütigst unverzüglich bei der unterzeichneten Geschäftsstelle anzumelden. Das neue Verzeichnis soll dem Stande vom 1. Januar 1920 entsprechen.

Charlottenburg, Oktober 1919.
Kantstr. 140.

Die Geschäftsstelle
Dr. Reichelt.

ZENTRAL-VEREIN FÜR DEUTSCHE BINNEN-SCHIFFAHRT

Bekanntmachung
betreffend die Preis-Aufgabe der „Schlichting-Stiftung" 1919

Auf Grund der Satzung der „Schlichting-Stiftung" wird hiermit die nachstehende Preis-Aufgabe ausgeschrieben:

Preis-Aufgabe

„Welche wirtschaftliche Bedeutung hat für Deutschland eine Wasserstraßenverbindung zwischen der Donau und dem Oder-Elbe-Gebiet gegenüber einer solchen zwischen der Donau und dem Rhein?"

Bedingungen für die Bewerbungen um den „Schlichting-Preis"

1. Die Zulassung zur Bewerbung um den „Schlichting-Preis" ist an den Besitz der deutschen Reichsangehörigkeit gebunden.

2. Der Text der Aufgabe soll den Raum eines Druckbogens (8 Seiten) der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" nicht überschreiten.

3. **Die Einsendung der Arbeiten hat bis zum 1. Oktober 1920 (einschließlich), und zwar portofrei an das Kuratorium der „Schlichting-Stiftung" zu Charlottenburg (Kantstr. 140) zu erfolgen.**

4. Jede Arbeit ist mit einem Kennwort zu versehen. Ihr ist ein verschlossener Umschlag, der äußerlich dasselbe Kennwort trägt und in dem der Name und der Wohnort des Verfassers angegeben wird, beizulegen.

5. Den Arbeiten ist ferner ein Verzeichnis der eingesandten Zeichnungen und Schriftstücke beizufügen.

6. Der **Prüfungsausschuß** besteht aus folgenden Mitgliedern:

Oberbaurat **Lindner**, Strombaudirektor der Märkischen Wasserstraßen, Potsdam.

Reedereidirektor **Kins**, Berlin.

Regierungs- und Baurat **Krey**, Charlottenburg.

Geh. Oberbaurat **Ottmann**, Berlin.

Geh. Reg.-Rat Prof. **F. W. Otto Schulze**, Danzig-Langfuhr.

7. Nach der Beendigung der Arbeiten des Prüfungsausschusses werden die Adressen der Bewerber durch Oeffnung des betreffenden Briefumschlages ermittelt.

8. Demjenigen Bewerber, der nach dem Urteile des Prüfungsausschusses die gestellte Aufgabe am besten gelöst hat, wird ein Ehrenpreis von **1000 M** (geschrieben: **Eintausend Mark**) zuerkannt.

9. Die preisgekrönte Arbeit geht in das unbeschränkte Eigentum des **„Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt"** in Berlin-Charlottenburg über und wird in der von demselben herausgegebenen „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" veröffentlicht.

10. Die nicht-preisgekrönten Arbeiten werden den Verfassern portofrei zurückgesandt.

11. Das Recht der Veröffentlichung der nicht-preisgekrönten Arbeiten verbleibt den Verfassern.

12. Der Entscheidung des Prüfungsausschusses gegenüber ist die Einlegung eines Rechtsmittels, insbesondere die Beschreitung des Rechtsweges, ausgeschlossen.

13. Den Bewerbern steht ein Anspruch auf Vergütung für die aus Anlaß des Wettbewerbes gemachten Aufwendungen oder ein sonstiger Entschädigungsanspruch nicht zu.

14. Das Ergebnis der Preisbewerbung wird binnen vier Wochen nach der Entscheidung des Prüfungsausschusses in der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" bekanntgemacht.

Berlin-Charlottenburg, den 15. Oktober 1919.
Kantstr. 140.

Das Kuratorium der „Schlichting-Stiftung"

Flamm,
Professor, Geheimer Regierungsrat,
Vorsitzender

Dr. Reichelt,
Geschäftsführer des Zentral-Vereins
für deutsche Binnen-Schiffahrt

Reichsschiffahrtsamt oder Reichsverkehrsamt

Vortrag vor dem Fachausschuß des Zentral-Vereins für Binnen-Schiffahrt am 16. Oktober 1919
von Joachim Fr. Andreae, Magdeburg

„Meine Herren!

Als an mich von seiten des Geschäftsführers des Zentralvereins für Binnenschiffahrt die Aufforderung erging, das Referat über das Thema „Reichsverkehrsamt oder Reichsschiffahrtsamt" zu übernehmen, habe ich mich dieser Aufgabe gern unterzogen. Wir alle wissen, was im Augenblick die Entscheidungen bedeuten, welche jetzt im Gange sind, um den gesamten Verkehr des Deutschen Reiches in einem Reichsamt zu vereinigen. Wir Binnenschiffahrtstreibende haben seit langen Jahren gefühlt, daß wir innerhalb des großen Verkehrsapparates nicht richtig vertreten sind und in unserem Geschäft mehr als einmal gespürt, was es bedeutet, wenn unsere Konkurrenz, die Eisenbahn, als Staatsapparat jederzeit die öffentliche Meinung sowohl theoretisch bearbeiten und ihre Vorzüge in das richtige Licht setzen kann als auch durch besondere Zugeständnisse an die Interessentenkreise ihren Nebenbuhler, die Schiffahrt, jederzeit an die Wand drücken konnte.

Die Zeiten haben sich durch die Kriegsnot gewandelt. Die Eisenbahn mußte ihren Ehrgeiz, alle erreichbaren Güter bewegen und außerdem die Heerestransporte noch schaffen zu wollen, mit völligem Erliegen büßen. So hatte denn die Binnenschiffahrt Gelegenheit, auf dem Plan zu erscheinen und unser Volk vor dem völligen Zusammenbruch seines Verkehrslebens zu bewahren. Im heutigen Augenblick nun, wo das Reichsverkehrsamt zusammentritt, müssen wir uns die Frage vorlegen, ob wir weiter als einzige Möglichkeit für die Vertretung unserer Interessen innerhalb des Reichsverkehrs ein eigenes Reichsschiffahrtsamt erstreben müssen oder ob es vielleicht vorteilhafter ist, dem Zuge der Zeit folgend, uns mit aller Macht für die Einbeziehung der Schiffahrt in das Reichsverkehrsamt einzusetzen, und zwar in einer Form, daß die deutsche Binnenschiffahrt und damit unsere Interessen niemals wieder von der Eisenbahn in der vor dem Kriege geübten Weise an die Wand gedrückt werden können.

Unsere Zeit, die uns mit so vielen neuen Problemen und Unsicherheiten überschwemmt, hat uns dazu eine brauchbare Handhabe gegeben, nämlich das Recht der Mitbestimmung an den von der Regierung geplanten Schritten. Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt ist meines Erachtens diejenige Organisation, welche die Gesamtinteressen der deutschen Binnenschiffahrt durch ihre Zusammensetzung verkörpert, die Stelle, welche zur Mitbestimmung sich melden und mit einer festen Forderung der deutschen Binnenschiffahrt in diesem Augenblick des Aufbaues unseres Reichsverkehrs hervortreten muß.

I.

Die bisherige Interessenvertretung der Binnenschiffahrt basierte auf zwei Ministerien; der Verkehr ressortierte nach dem Handelsministerium hin, während der Bau der Wasserstraßen dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten oblag. Schon aus dieser Zweiteilung ist für den Theoretiker bereits ersichtlich, daß von einer Interessenvertretung der gesamten Binnenschiffahrt niemals die Rede sein konnte. Wir Schiffahrtstreibenden haben in der Praxis diesen Mangel in der Organisation fast täglich gespürt. Beim Handelsministerium stießen wir auf den entschlossenen Willen der Handelskreise, denen die Schiffahrt als billiger Frachtführer durchaus willkommen war, die aber im übrigen das Blühen oder den Niedergang der Schiffahrt in keiner Weise interessierte. Unsere Eingaben wurden wohl seitens des Ministeriums wohlwollend beantwortet, aber Leistungen im Sinn unserer Klagen haben wir niemals zu unserem Vorteil buchen können.

Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat allerdings bautechnisch verschiedenes recht Erwähnenswertes geleistet; die Stromregulierungen sind durchweg praktisch und die Kanalbauten größtenteils glücklich gelöst. Für den Verkehr auf den Wasserstraßen hatte man aber auch hier kein Verständnis. Es geschah nichts zu seiner Förderung; im Gegenteil mußten wir überall den Minister der öffentlichen Arbeiten als gleichzeitigen Sachwalter der staatlichen Eisenbahnen als unseren schärfsten Widersacher erkennen. Alle Minister ohne Ausnahme sagten uns gelegentlich in den Häusern in geradezu brutaler Offenheit, daß sie der Schiffahrt zwar recht wohlwollend gegenüberstehen, daß sie aber als Staatsbeamte nur die Eisenbahn als das Verkehrsmittel vollwertig anerkennen und pflegen können.

Unter diesen Umständen war der Ruf nach einem Schiffahrtsamt, in dem unsere Verkehrsinteressen gegenüber der Eisenbahn zusammen mit den Wasserbauinteressen, die den Verkehrsbedürfnissen angepaßt werden müssen, vertreten werden, ein begreiflicher Wunsch der Schiffahrtstreibenden. Die Projekte, welche aus unserer Mitte von berufenen Vertretern vorgelegt wurden, sind außerordentlich interessant und so wohl durchgearbeitet, daß man sich wundern muß und die Macht des passiven Widerstandes unserer damaligen Regierungskreise vor dem Kriege so recht daran messen kann, daß alle unsere Klagen so restlos verhallen konnten und unsere Interessen als Schiffahrtstreibende so völlig totgeschwiegen werden konnten. Wir stehen heute an der Tür des Wiederaufbaues unseres zertrümmerten Deutschlands. Die Schiffahrt hat im Kriege bewiesen, was sie dem Staat leisten kann, wenn man sie nach ihren Lebensbedingungen arbeiten läßt. Heute ist der Tag, wo wir uns für die Organisation, welche wir künftig für richtig halten, entscheiden müssen. Helfen Sie, meine Herren, daß der Entschluß geeint und allseitig befriedigend ausfällt.

Legen wir uns heute nun die Frage vor: „Reichsschiffahrtsamt" oder „Schiffahrtsressort im Reichsverkehrsamt", so muß ich für meine Person erklären, daß ich nach eingehendem Studium der Situation in der letzteren Form die meiste Aussicht für uns Schiffahrtstreibende sehe, in welcher unsere Kriegsverdienste um das deutsche Verkehrsleben auf längere Zeit hinaus weiter wirken werden und uns Ruhe und Beschäftigung für unser Gewerbe sicher sein wird. Ein eigenes Reichsschiffahrtsamt böte allerdings den Vorteil, daß in ihm allein unsere Interessen vertreten und diesen von behördlicher Seite nachgegangen würde. Die Ausbaumöglichkeit nach praktischen Bedürfnissen der Schiffahrt und die Spezialisierung des Beamtenapparates und der Dienststellen des Reichsamtes bis herunter zur Interessenvertretung, d. h. bis zur Einschaltung der praktischen Schiffahrtskreise in den Beamtenapparat des Reichsamtes, erscheint auf den ersten Blick hier am besten gewährleistet. Ein eigener Etat hätte auf den ersten Blick gegenüber einem Etat, den man mit anderen Verkehrszweigen teilen muß, entschiedene Vorteile. Die allzeit bereite Kampfstellung der Schiffahrt gegenüber der Eisenbahn erscheint in verlockender Weise durch ein eigenes Reichsschiffahrtsamt gewährleistet; denn die Beamten im Reichsschiffahrtsamt haben ja neben ihrem dienstlichen Auftrag die vitalsten Interessen, das Reichsschiffahrtsamt hochzubringen, um Karriere zu machen.

Die genannten Vorteile, zu denen sich sicherlich noch verschiedene hinzugesellen lassen, können aber ebensogut auch zu erheblichen Nachteilen für die Volkswirtschaft und nicht zuletzt für die Binnenschiffahrt selbst werden.

Die größere Ausbaumöglichkeit birgt die Gefahr größerer Ausbaubestrebungen seitens des ressortierenden Beamten in sich, von denen wir in der Kriegswirtschaft unter den Industrie- und Handelsorganisationen recht bedauerliche Proben haben spüren müssen. Die Freiheit unseres Gewerbes könnte dadurch vor allem bei Vermengung mit sozialistischen Verstaatlichungsgedanken recht empfindlich beeinträchtigt werden. Die Freizügigkeit aber und kaufmännische Handelsfreiheit ist dasjenige, was wir Schiffahrtstreibenden bei der Abwicklung unserer Frachtgeschäfte wie kein anderes Gewerbe brauchen, wenn wirklich alle Werte der Binnenschiffahrt der Allgemeinheit zugute kommen sollen.

Die Spezialisierung der Beamten, d. h. der Zwang für jeden einzelnen, sich bei Eintritt in das Amt endgültig klar zu machen, daß man auf dem angewiesenen Amtssessel seine Tage beschließen muß, wäre für wirklich wertvolle Menschen nicht gerade ein Anreiz, sich im Reichsschiffahrtsamt zu betätigen. Wirklich erstklassiges und kaufmännisch geschultes Personal, das wir vor allem in der ersten Zeit des Aufbaues der Reichsstelle unbedingt nötig haben, können wir in einem Schiffahrtsressort im Reichsverkehrsamt ganz anders fesseln als in einem in sich abgeschlossenen Reichsschiffahrtsamt.

Hernach aber, wenn der Betrieb erst läuft, können wir verknöcherte Ressortmenschen erst recht nicht brauchen, wenn uns wirklich geholfen werden soll; denn solch ein Mann würde uns mit unseren praktischen Wünschen um Abhilfe dieses oder jenes Mißstandes gar nicht verstehen. Er würde vielmehr, wie wir das unter den heutigen Zuständen schon zur Genüge erfahren haben, zur Annahme theoretischer Sentenzen seiner Amtsgenossen neigen, die uns Geschäftsleute nur aufhalten und uns gar nichts nützen. Die Eisenbahnverwaltung, welche bekanntlich über einen vorbildlich geschulten Beamtenapparat verfügt, schickt ihre tüchtigsten Kräfte überall als Hospitanten in den anderen Ministerien herum, um ihnen den weiten Blick zu erhalten, der unbedingt überall da notwendig ist, wo positiv vollwertig gearbeitet werden soll.

Ich bin daher der Meinung, daß durch ein Schiffahrtsressort des Reichsverkehrsamtes unsere jahrelangen Hoffnungen auf ein eigenes Reichsschiffahrtsamt voll erfüllt werden können, ja, daß darüber hinaus die Einbeziehung der Binnenschiffahrt in das Reichsverkehrsamt Vorteile bietet. Es kommt nur darauf an, daß das Schiffahrtsressort richtig aufgebaut wird.

Ein eigener Etat hat neben den genannten Vorteilen den großen Nachteil, daß er für sich vor den Parlamenten vertreten werden muß. Dies wird sehr schwierig sein, wenn die Eisenbahn erst wieder nach Jahren mit ihren großen Gewinnen für den Staat auf dem Plan erscheint. Wenn wir an die endlosen Debatten denken, welche sich seinerzeit im Zusammenhang mit dem Schiffahrtsabgabegesetz in den Häusern ergaben, so wird wohl keiner unter uns sein, der in der Verewigung dieser Notwendigkeit einen besonderen Vorteil für die Schiffahrt sieht. Außerdem sind die Ausmaße der notwendigen Organisation so ungeklärt und unübersehbar, daß eine Behinderung der Arbeitsfähigkeit unseres Schiff-

fahrtsamtes zu befürchten wäre, wenn wir uns heute für einen festgelegten Etat entscheiden sollten.

Schließlich hat der Vorteil der unbedingten Wahrung der Schiffahrtsinteressen, wie sie das Reichsschiffahrtsamt vielleicht gewährleisten würde, auch seine zwei Seiten, da nur zu leicht Zweifel an der Unparteilichkeit des Schiffahrtsamtes gehegt und ihm Mangel an Uebersicht über die gesamten Erfordernisse des Verkehrs zum Vorwurf gemacht werden könnten, unter welchen Vorurteilen in erster Zeit schon vor allem die Schiffahrtsabteilung bei Besprechungen mit den Aemtern gewaltig zu kämpfen hatte.

Viel glücklicher ist dagegen die Stellung der Schiffahrt innerhalb des Reichsverkehrsamtes. Das Schiffahrtsressort mit seinem sorgfältig ausgebauten und in personeller Beziehung erstklassig besetzten Beamtenapparat wird in der Zusammenarbeit mit den anderen Ressorts, insbesondere mit der Eisenbahn, im Reichsverkehrsamt eine durchaus respektable Stellung einnehmen, und die sachlichen Gründe, welche für Einschaltung der Binnenschiffahrt sprechen, innerhalb des Reichsverkehrsamtes jederzeit zur Sprache bringen und damit in viel größerem Maße als bisher schon die Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens es konnte, für die Beschäftigung und Heranziehung der Binnenschiffahrt sorgen. Das Ressort wird sich an den Bearbeitungen der großen Verkehrsprobleme unmittelbar beteiligen können, ohne die nicht zu unterschätzende Gefahr zu laufen, etwa von anderen Ministerien übergangen und vor vollendete Tatsachen gestellt zu werden und sich als Reichsschiffahrtsamt mit leeren Protesten begnügen zu müssen.

Der Reichsverkehrsminister muß ja, wenn er überhaupt eine neue Erscheinung sein will, sich das zur obersten Aufgabe machen, daß er allein die Verkehrsförderung betreibt, unabhängig von Etatrücksichten und unabhängig von fiskalischen Interessen, deren Pflege dem Eisenbahnressort als Sachwalter des staatlichen Eisenbahnapparates zukommt. Ob Eisenbahn oder Schiffahrt, Post oder Telegraphie, Luftschiffahrt oder Telephonie, muß er allein nach sachlichen Verkehrsrichtlinien entscheiden. Die Frage, ob die zahllosen Telegramme von Magdeburg nach Berlin oder von der Hamburger Börse nach Berlin per Draht gegeben oder einem Flugzeuge anvertraut werden sollen, entscheidet der Verkehrsgedanke, die Wirtschaftlichkeit und Schnelligkeit der Beförderung, nicht mehr wie bisher die Rücksicht auf Staatsmonopole oder sonstige partikularistische Gründe.

Hier ist auch Platz für die Binnenschiffahrt, deren Interessen und Verkehrswert gegenüber der Eisenbahn unparteiisch abgewogen und gepflegt werden sollen, wenn unser Volk bei seinem Wiederaufbau denjenigen Vorteil aus ihrem Vorhandensein ziehen soll, der in ihr verborgen liegt. Der Ausgleich zwischen den feindlichen Brüdern „Eisenbahn" und „Schiffahrt" wird in diesem Amte mit viel größerer Wahrscheinlichkeit gerecht und verkehrstechnisch einwandfrei erfolgen als bisher, wo der Handelsminister bei der Entscheidung von Binnenschiffahrtsfragen nach der Industrie und dem Handel schielte, und wenn es gar nicht anders ging, den Landwirtschaftsminister uns zwischen die Beine jagte, während der Minister der öffentlichen Arbeiten seine Aufgabe mit dem Bau der Wasserstraßen und ihrer Instandhaltung erledigt glaubte.

II.

Die vorstehenden Ausführungen hatten den Zweck, auch diejenigen Herren für den Gedanken eines Schiffahrtsressorts im Reichsverkehrsministerium zu gewinnen, die bis heute noch in einem eigenen Reichsschiffahrtsamt das Heil für unsere Zukunft sehen. Es sollte mich freuen, wenn meine Worte dazu beigetragen hätten, bisher noch bestehende Bedenken zu zerstreuen und alle Binnenschiffahrtstreibenden zu einer einheitlichen Meinung zu bringen, daß sie mit Ueberzeugung an dem Werke der Schaffung eines vollwertigen Schiffahrtsressorts im Reichsverkehrsamt mitwirken. Die Aussichten für die Verwirklichung des Gedankens selbst scheinen nicht ungünstig zu sein. Die Entscheidung, daß im Reichsverkehrsamt ein Schiffahrtsressort neben einem Ressort für Telegraphie, Luftschiffahrt, Kraftfahrwesen usw. entstehen soll, scheint gefallen zu sein. Herr Dr. Bell tritt auf seinen Reisen schon sicherer mit Versprechungen und Andeutungen hervor, welche zeigen, daß er endlich aus dem Dilemma wegen der Wahl der Beamten, welche im Reichsverkehrsamt mitwirken sollen, heraus ist. Wir hören, daß ein Unterstaatssekretär und Vorsteher des Schiffahrtsressorts vorgesehen werden soll, und müssen doch den eingeschlagenen Weg, daß die Personalfrage vor die Organisationsfrage selbst behandelt wurde, als einen schweren Mangel bezeichnen, der wohl darauf zurückzuführen ist, daß Herr Dr. Bell überhaupt kein Verkehrsmann ist und sich nun auf die alten Weisheiten der gerade greifbaren Geheimräte bei der Organisationsarbeit stützen will. Meine Herren! Im Interesse unseres ganzen Verkehrswesens ist diese Behandlungsweise ganz außerordentlich zu bedauern, und keiner unter uns Verkehrsmännern wird den Nachteil dieser Handlungsweise gegenüber dem richtigen Weg, den eine durchdachte Organisation nehmen muß, verkennen. Die Nationalversammlung ebenso wie das deutsche Volk erwartete in seinem Finanz- und Verkehrselend bei Bewilligung eines Reichsverkehrsamtes etwas Neues, Zusammenfassung aller Verkehrskräfte, der Reichseisenbahn, der Schiffahrt und aller anderen Verkehrsmittel, nach einem einheitlichen Plan. Dieser ist in dem Augenblick gefährdet, wo der berufene Organisator sich seines Rechtes begibt, erst einmal mit einigen Männern die Richtlinien aufzustellen, und dann, wenn die Organisation nach einem Guß fertig präsentiert werden kann, die Mitarbeiter nach ihrer Geeignetheit für die geschaffenen Posten berufen werden können. Der umgekehrte Weg, den man einschlug, wird uns wiederum, wie so oft schon, in dem Reichsverkehrsministerium nichts anderes als eine Reihe mehr oder weniger glücklicher Kompromisse bescheren, bei denen immer die alten Vorgänge und die größtenteils durch die Ereignisse überholten Sentenzen der Geheimräte die ausschlaggebende Rolle spielen, während uns gerade im Verkehrsleben nichts nötiger war als ein Mann und ein Reichsamt, die sich nicht mit altem Aktenklüngel umgeben, sondern bewußt die glückliche Gelegenheit erfaßten und aufnehmen, hier wirklich einmal den Verkehrsgedanken zu pflegen, hoch über allen fiskalischen Bedenken und sonstigen behindernden Wirkungen, die unser Volk augenblicklich gerade zu seinem Schaden büßen muß. Unsere Kohlennot, überhaupt unsere Verkehrsnot, wäre, wie wir alle wissen, und wie jeder einzelne unter uns täglich zu beweisen sucht, glatt zu beheben, wenn endlich einmal die Dogmen der Eisenbahner, gegen die wir nun schon reichlich zwanzig Jahre anlaufen, außer Kraft gesetzt oder auch nur gleichberechtigt mit anderen Meinungen gewertet würden, die aus dem Erwerbsleben entspringen und daher wirtschaftlich in ihren Gedankengängen ganz anders durchgearbeitet sind, als es der größte Fleiß und Ehrgeiz unserer Beamten jemals fertig bekommt. Wir verlangen nicht, daß nun das Reichsverkehrsamt etwa in die Reaktion verfällt und die Beamtenarbeit völlig zum alten Eisen wirft. Wir verlangen aber einen Verkehrsverwaltungsapparat, der auf die Erfordernisse des Verkehrslebens auf Anhieb und mit kaufmännischer Intelligenz reagiert, schnell arbeitet und sich nicht davor scheut, die langsame Arbeitsweise des Beamtenapparates auszuschalten, wo es offenbares Verkehrserfordernis erheischt.

So ungefähr hätte ich mir, und wohl jeder Verkehrsmann, der sich über die Zusammenhänge unserer Verkehrsnot Gedanken macht, das Wirken eines Verkehrsministers gedacht. Daß es nach den Tatsachen wesentlich anders aussieht, ersehen wir zu unserem Bedauern täglich aus den farblosen Worten und Versprechungen unseres künftigen Reichsverkehrsministers, der immer je nach dem gerade vor ihm stehenden Zuhörer diese oder jene Versprechungen macht, im übrigen aber gerade durch diese Versprechungen beweist, daß er den großen Verkehrsgedanken, der uns nottut, ebenso wie seine Berater, die er nun schon endgültig berief, noch gar nicht erfaßt hat. Das aber müssen wir fordern, wenn wir es mit dem Wiederaufbau und dem Ausbau unseres Verkehrslebens ernst meinen.

III.

Uns Binnenschiffahrtstreibende interessiert nun vor allem das Schiffahrtsressort, seine Aufgaben und die Aussichten, die es vielleicht schon heute auf Verwirklichung dieser Aufgaben bietet.

Meine Herren, wir alle wissen, was für ein außerordentlich großes Arbeitsfeld einem Reichsschiffahrtsamt bzw. jetzt dem Ressort des Reichsverkehrsamtes für Schiffahrt zufällt. Ich nenne nur die wichtigsten: Schutz der Schiffahrt gegen die Tarifpolitik der Eisenbahn, welche daran schuld war, daß unser Gewerbe vor dem Kriege, sowohl in der Kleinschiffahrt als in der Großschiffahrt, nahe daran war zu erliegen. Die sachliche Aufarbeitung des Materials im Verein mit den Eisenbahnressorts, die Sicherung derjenigen Massengüter und Ladungen, die der Schiffahrt aus volksökonomischen Gründen verbleiben müssen, erfordern ein fortgesetztes Hineinhorchen in unser Wirtschafts- und Verkehrsleben, das nur mit der größten Hingebung geschafft werden kann. Wir haben im Kriege gesehen, als die Schiffahrtsabteilung noch voll in Tätigkeit war und mit militärischem Druck die Güter zwangsläufig der Eisenbahn entziehen und auf die Wasserstraßen drängen konnte, was an Regelungen, wenn der Zwang es erfordert, auch der Industrie und dem Handel gegenüber technisch möglich ist. Weit davon entfernt daran zu glauben, daß auf die Dauer solche Zwangsregelungen von Vorteil und überhaupt möglich sind, glaube ich, daß bei verständnisvoller Arbeit des Reichsverkehrsamtes mit den anderen Behörden und bei richtiger Bearbeitung der Oeffentlichkeit im Sinne der notwendigen Verkehrsregelungen, auch ohne den Zwang, der manchmal zweifellos eine starke Beinträchtigung unseres Handels und Wandels bedeutete, möglich sein wird. Die Maßnahmen wären ja in der Schärfe nur notwendig, weil vorher überhaupt noch nichts geschehen war und daher die Karre so tief in dem Dreck saß, daß nur diktatorische Gewalt die Verwirrung lösen konnte.

Diese Verwirrung, die bereits während der letzten Jahre des Krieges erheblich aufgearbeitet und in ihren schädlichen Wirkungen durch das Eintreten der Binnenschiffahrt in den Gesamtverkehrsapparat gemildert war, setzte bereits wieder mit aller Deutlichkeit seit Beginn der Revolution und der Beseitigung der Militärherrschaft ein und beweist damit schlagend die Notwendigkeit, eine Verkehrsregelung nach einheitlichem Muster durch das Reichsverkehrsamt wiederum einzuführen. Trotz unserer Verkehrsnot fängt die Eisenbahn, schon wieder für uns überall fühlbar, ihre ehrgeizige Politik der Abdrängung der Schiffahrt aus ihrem Arbeitsbereich wieder an. Schon begegnen wir wiederum bei allen Verhandlungen dem Achselzucken der Verlader und der Regierungsräte der Eisenbahn, die sogar zum Teil behaupten, sie

brauchten die Binnenschiffahrt nicht mehr, wenn sie nur auf ein paar Wochen einmal eine kleine Betriebserleichterung spüren. Hier muß das Reichsverkehrsamt in seinem Schiffahrtsressort mit seiner Arbeit beginnen. Außer diesen verkehrstechnischen Aufgaben muß aber unzweifelhaft auch die Begutachtung und Entscheidung über die Baupläne für neue Wasserstraßen und den Ausbau unserer Ströme zu den Aufgaben des Schiffahrtsressorts im Reichsverkehrsamt gehören. Die Kenntnisse, die sich für das Ministerium aus seinen verkehrstechnischen, täglichen Arbeiten und Fühlung mit den Schiffahrtskreisen ergeben, müssen bei diesen Entscheidungen mit in die Wagschale gelegt werden, um vor allem bei unserer augenblicklichen Geldnot die Reihenfolge der zu leistenden Wasserbauarbeiten mehr wie bisher, ausschließlich nach Verkehrsmomenten, zu beurteilen.

Die Fühlung mit den Ministerien und Reichskommissariaten, die Beobachtung der Gesamtverkehrslage werden zum Vorteil der Schiffahrt ganz anders gepflegt und durch die Schlagkraft des einheitlich aufgearbeiteten Materials die Finanzbehörden ganz anders von der Dringlichkeit dieser oder jener Bauarbeiten im Verkehrsinteresse in unserem Sinne gewonnen werden können als heute, wo die Bewilligung der Baugelder nur allzuoft von der Zufälligkeit abhängt, ob eine unmittelbare und sofort sichtbare Rentabilität der Geldaufwendungen nachgewiesen werden kann oder nicht. Das Argument, in welcher Weise die ganze Volkswirtschaft aus dieser oder jener Erleichterung der Schiffahrt Nutzen zieht, bleibt heute nur allzuoft völlig unbeachtet.

Transportprogramme und Bahnsperren wären ferner vom Schiffahrtsressort innerhalb des Reichsverkehrsamtes mit den Eisenbahnressorts zu vereinbaren, um die günstigen Wirkungen dieser Systeme in Fällen, wo es sich um Verteilung ganz dringender Transportbewegungen größten Stils zwischen Eisenbahn und Schiffahrt handelt, wiederum in Anwendung zu bringen. Ich erinnere da wiederum an die Arbeiten der Schiffahrtsabteilung des Feldeisenbahnchefs, die sich gerade nach dieser Richtung hin außerordentlich bemüht und anerkannte Verdienste bei der Bewältigung der Kohlenversorgung Süddeutschlands und des Abtransportes der schlesischen Kohle ab Kosel erworben hat. Voll ausgewirkt hat sich allerdings (infolge der Wasserstandsverhältnisse und anderer schwieriger Nebenumstände bei den schlesischen Verladungen) diese Maßnahme nur bei den Verschiffungen aus dem Ruhrrevier. Selbst eingefleischte Eisenbahner haben aber hier zugeben müssen, daß die erreichten Transportleistungen ohne Zusammenwirken von Schiffahrt und Eisenbahn und ohne die praktischen Vorschläge, wie sie aus Schiffahrtskreisen und durch die Schiffahrtsabteilung gemacht sind, niemals hätten erreicht werden können. Wenn heute sich schon wieder die strengen Richtlinien, nach denen wir im Krieg arbeiteten, gelockert haben, zum Schaden der Binnenschiffahrt, so beweist dies wiederum die Notwendigkeit, daß wir unser Schiffahrtsressort so stark wie möglich in unserem eigenen Interesse machen müssen.

Wir werden es dann in der Hand haben, strompolizeiliche Vorschriften nach verkehrstechnischen Gesichtspunkten zu erlassen oder aufheben zu lassen, da der Staat Interesse an der Hebung der technischen Leistung unserer Binnenschiffahrt hat. Wir werden an den Vereinbarungen mit der Entente usw., die notwendig werden, sobald erst die Kommissionen an die Festlegung und Durchführung der Internationalisierung unserer Ströme gehen (soweit sie noch nicht international sind) als unmittelbar Betroffene mitwirken können, sobald unsere Binnenschiffahrt ein staatlich anerkanntes und vertretenes Verkehrsmittel ist und auf unsere Mitarbeit somit selbstverständlich nicht verzichten kann.

Bei diesen Aufgaben, welche auf die Bearbeitung durch das Schiffahrtsressort im Reichsverkehrsministerium warten, müssen wir uns einmal eingehend die Frage vorlegen, ob wir in der Person des ernannten Unterstaatssekretärs Peters diejenige Persönlichkeit sehen, welche aus dem Nichts eine Organisation aus der Erde stampft, welche die Schiffahrt bei der Ausübung ihres Gewerbes nicht stört, im Gegenteil, ihre Leistungsfähigkeit durch einheitliche Zusammenfassung der in ihr schlummernden Kräfte zum Wohl der Allgemeinheit, der wir dienen wollen, hebt und vervielfacht.

Meine Herren! Zur Entscheidung dieser Frage müssen wir einmal in das gegnerische Lager der Eisenbahner schauen. Für die Besetzung des Eisenbahnressorts haben alle Verwaltungen die äußersten Anstrengungen gemacht, um wirklich das allererstklassigste Personal aus ihren ohnehin schon vorbildlich für den Verkehr geschulten Verkehrskräften ausfindig zu machen. Es werden dort bewährte und ganz junge Regierungsräte als Vortragende Räte erscheinen, die ausschließlich nach dem Gesichtspunkt ausgewählt sind, ob sie organisatorisch vorarbeiten und die vorhandene Betriebskraft der geeinten deutschen Eisenbahnen am allergünstigsten zur Anwendung bringen können. Die Altersgrenze wurde daher grundsätzlich auf höchstens 50 Jahre festgelegt, die meisten der Herren sind weit jünger. Wir haben uns also auf ein außerordentlich gesatteltes und gewiegtes Gegenüber gefaßt zu machen.

Ja, meine Herren, für uns hat man sich anscheinend keinen anderen Rat gewußt, als nach der Rangliste des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, uns die älteste Kraft zu bescheren. Das ist der Mann, welcher seine Lebensaufgabe und seinen größten Erfolg in der Schöpfung des Schiffahrtsabgabengesetzes sieht, das ohne Zweifel, vom Verkehrsstandpunkt gesehen, ein außerordentliches und dauerndes Hindernis für die Entwicklung der Schiffahrt darstellt und dadurch nicht unwesentlich zum Niedergang der Schiffahrt vor dem Kriege im Konkurrenzkampf mit der Eisenbahn beigetragen hat.

Die Einführung des Schleppmonopols auf dem Rhein-Herne-Kanal und überhaupt der Gedanke, den Staat unmittelbar am Gewinn der Schiffahrt zu beteiligen, entsprang von jeher seiner Initiative. Schon durch diese beiden Taten können wir meines Erachtens in diesem Manne nicht die Persönlichkeit sehen, welche die Binnenschiffahrt im Augenblick an oberster Stelle braucht.

Ich möchte dort, ebenso wie Sie sicherlich alle, einen jungen und kampfesfreudigen Mann sehen, mit dem wir reden können, der uns nicht nach der bisherigen Art der Geheimräte mit kurzen Worten abspeist, sondern der im Gegenteil diese unsere Pläne, soweit sie nicht aus sachlichen Gründen verwirklicht werden können, auf den richtigen Weg führt und ihnen dadurch vielleicht doch noch zum Nutzen für die Allgemeinheit Verwertung verschafft. Ob Herr Peters sich nach seinem ganzen Werdegang diesen Anforderungen anpassen kann, erscheint mir und sicherlich jedem unter Ihnen, der in offizieller Sendung im Ministerium mit ihm zu tun hatte, zum mindesten zweifelhaft. Wir brauchen aber Sicherheit, wenn wir uns gegenüber der geschlossenen Phalanx der Eisenbahner behaupten wollen, die schon uns gegenüber den großen Vorteil der einheitlichen jahrelangen Schulung in den allgemeinen Verkehrsfragen voraus hat, sonst stehen wir in Kürze vor der Situation, daß die Eisenbahn, wenn sie erst wieder völlig leistungsfähig ist, eines schönen Tages die Entbehrlichkeit der Binnenschiffahrt nachweisen wird und damit dem ganzen Ressort im Reichsverkehrsamt die Lebensnotwendigkeit abspricht. Wenn nicht von vornherein an dieser Stelle wie toll gearbeitet wird, wenn wir Binnenschiffahrtstreibende nicht mit Vertrauen an die Sache herangehen und mehr und mehr uns zur Mitarbeit an der großen Sache entschließen und uns zur Verfügung stellen können — mit der Aussicht, dadurch unmittelbar produktive Arbeit zu leisten —, können wir gegenüber den Eisenbahnern auch durch ein Schiffahrtsressort niemals bestehen. Diese felsenfeste Ueberzeugung habe ich aus allen Kriegserfahrungen als unumstößliche Lehre mit in das Erwerbsleben genommen.

IV.

Es ist mir nun in meinen Gesprächen mit meinen Kollegen und mit Vertretern der Kleinschiffahrt zu oft die Befürchtung begegnet, daß eine Reichsstelle für Schiffahrt etwaigen Verstaatlichungsabsichten Vorschub leisten würde, als daß ich hier nicht auch einmal diese Frage kurz behandeln möchte. Meine Herren! Niemals war die Gefahr der Verstaatlichung unserer Binnenschiffahrt größer als im Jahre 1916, wo die Militärverwaltung sich in der Verkehrsnot und dem Versagen der Eisenbahn keinen anderen Rat wußte als Beschlagnahme der gesamten Binnenschiffahrt durch den Staat und Umorganisation des gesamten Binnenschiffahrtsapparates nach dem Muster der staatlichen Eisenbahn. Nur so glaubte man eine Kombination zwischen Eisenbahn und Schiffahrt ermöglichen zu können. Die Verhältnisse auf dem Rhein und das Schleppmonopol auf dem Rhein-Herne-Kanal wurden bei den Beratungen als schlagende Beweise für die Durchführbarkeit und sogar Notwendigkeit der Verstaatlichung der Binnenschiffahrt angeführt. Da war zur rechten Zeit die Schiffahrtsgruppe bei der Eisenbahnabteilung des stellvertretenden Generalstabes zur Hand, die über alle theoretischen Organisationsgedanken der Beamten hinweg L e i s t u n g e n der zusammengefaßten Binnenschiffahrt versprechen konnte, und zwar in einer Form, daß die bisherige Struktur der Binnenschiffahrt nicht gestört, sondern im Gegenteil förderlich auf die Betriebsleistungen wirken konnte und mußte. Die Probe, welche die gesamte Binnenschiffahrt in den darauffolgenden Jahren der geeinten Arbeit ablegte, vor allem aber auch das völlige Versagen des staatlichen Schleppmonopols auf dem Rhein-Herne-Kanal, hat dazu geführt, daß ein verkehrstechnischer Vorteil von der Verstaatlichung der Binnenschiffahrt nicht mehr erwartet wird. Auch künftig wird man Betriebsleistungen aus der Binnenschiffahrt nur erzielen können, wenn die A b w i c k l u n g d e s B e t r i e b e s v ö l l i g d e n U n t e r n e h m e r n ü b e r l a s s e n b l e i b t und der Staat nur v e r k e h r s r e g e l n d auftritt, wo es sich darum handelt, im allgemeinen Interesse Höchstleistungen zu erzielen. Es besteht die Wahrscheinlichkeit, daß dieses Dogma weiter Geltung behält; wenn wir aus eigener Initiative unserseits uns dem Staate freiwillig zur Mitarbeit zur Verfügung stellen, wie wir dies während des Krieges etwa der Schiffahrtsabteilung gegenüber handhabten. Wir werden alsdann wiederum denselben, allerseits anerkannten staatlichen Schutz genießen, der unsere Binnenschiffahrt bereits vor den ersten Existenzsorgen während des Krieges bewahrt hat. Wir brauchen alsdann nicht zu gewärtigen, daß irgendein Theoretiker oder Geheimrat uns in den Kram pfuscht und zum mindesten hinderlich, wenn nicht gar schädlich wirkt. Tun wir das nicht, glauben wir, jetzt nach dem Kriege wiederum unsere eigenen Wege als Binnenschiffahrtstreibende gehen zu sollen, so wird die Allgemeinheit, welche — im Gegensatz zu den Verhältnissen vor dem Kriege — die Binnenschiffahrt zur Entlastung der Eisenbahn braucht, ihre Maßnahmen nach ihrem Gutdünken ohne uns treffen und damit dem

Reichsverkehrsamt Richtlinien vorschreiben, deren Ziele unübersehbar sind.

Ich würde eine große unmittelbare Förderung für die Entwirrung unserer Verkehrsschwierigkeiten darin sehen, wenn eine Vereinigung von dem Gewicht des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt, sich grundsätzlich geschlossen auf diesen Standpunkt stellen würde. Die Verkehrstheoretiker, wie sie uns nun einmal an oberster Stelle das parlamentarische System jederzeit bescheren kann und in der Person des Reichsministers Bell schon beschert hat, ebenso wie die Unsicheren unter unseren Berufsgenossen, werden bei entschlossener Haltung des Zentral-Vereins die Sicherheit gewinnen, die zur Mitarbeit an dem großen Ziele notwendig ist. Ich möchte im allgemeinen Interesse dringend hoffen, daß uns als Ergebnis der heutigen Tagung dieser einheitlich zum Ausdruck gebrachte Wille zusammenführt und verbindet für die kommende folgenschwere Zeit der Gründung des Reichsverkehrsamtes, wo es sich tatsächlich für uns um nichts weniger als um Sein oder Nichtsein der Binnenschiffahrt für die kommenden Jahrzehnte handelt."

Anm. der Schriftleitung: Im Anschluß an obigen Vortrag wurde in der Fachausschußsitzung beschlossen, eine Kommission zu ernennen, die sich mit der Frage der Errichtung einer vollkommen neben der Eisenbahn gleichberechtigten, doch ressortmäßig getrennten Gruppe „Schiffahrt" befassen soll. Von diesem Beschluß erhielt der Herr Reichsverkehrsminister in einer Eingabe Kenntnis mit der Bitte, nichts in dieser Hinsicht zu unternehmen, ohne die Kommission gehört zu haben.

Mittellandkanal und Magdeburg

Von Prof. Dr. Behrend, Handelshochschule Mannheim

Von jeher flog die Phantasie der Menschen höher als die Kraft der Flügel. Von jeher entwarfen sinnende Köpfe auch solche Pläne, die auszuführen die Technik ihrer Zeit noch außerstande war. Nicht alle diese Träume reiften dann später zur Wirklichkeit. Geschah es aber, kam der glückliche Tag, der Tag, wo — beispielsweise — die Erde umsegelt ward oder wo man zum erstenmal die Stimme, die in einer Stadt spricht, in einer entfernten Stadt vernehmen konnte, oder wo ein Flugzeug, schwerer als die Luft, zu den Wolken emporstieg, dann sprach wohl der menschliche Stolz wie Goethes Prometheus: „Hast du nicht alles selbst vollendet, heilig glühendes Herz?!"

Es mag sein, daß sich der Rhein-Weser-Elbe-Kanal mit solchen Errungenschaften nicht messen kann; aber er teilt doch mit ihnen das Los, daß er schon erträumt wurde, als seine Ausführung noch wirtschaftlich kein Zwang und technisch unmöglich war; und mit ihnen streitet er auch um den Ruhm, ein Werk zu sein, das der ganzen Menschheit Ehre bringt. Sollte daher der Gedanke des Kanalbaues jetzt, in dieser harten Gegenwart, seine Erfüllung finden, dann wird man den Bau noch in späten Tagen als eine Tat, vielleicht als d i e Tat preisen, die — ähnlich wie vor hundert Jahren die Gründung der Universität Berlin wirkte — aller Welt kündet: Preußen läßt auch in bitterster Not den Mut nicht sinken und reckt sich durch eine Kulturleistung ersten Ranges aus dem Elend des verlorenen Krieges empor. Denn ein Werk von ungeheuren Ausmessungen ist der Rhein-Weser-Elbe-Kanal schon rein äußerlich genommen! Mit den Stichkanälen hat er eine Länge von mehr als 500 km, und dem einheitlichen Ganzen, zu dem er das östliche und westliche Kanalnetz Deutschlands zusammenschließen wird, hat die Erde nichts zur Seite zu stellen, was, gleich großzügig entworfen, dem Massenverkehr auf künstlich geschaffenen Wasserstraßen dient.

Kein Wunder, daß schon in längst verflossenen Zeiten faustischer Tatendrang den Kanal zu schaffen wünschte. Aber der Rhein-Weser-Elbe-Kanal ist keine Erfindung eines sinnenden Forschergeistes; er ist kein Werk, das man mit einem neuen, überraschenden, mit einem technisch siegreichen Gedanken plötzlich seiner Verwirklichung entgegenführen kann. Nein, er ist — typisch — ein Werk, geboren aus dem Bedarf der Massen, ausgeführt von Massen und wirkend für die Massen. Der Rhein-Weser-Elbe-Kanal ist ein Werk des deutschen Volkes für das deutsche Volk. In diesem Sinne beginnt seine Geschichte erst im Jahre 1856.

Man sagt uns, Friedrich Harkort, Freiheitskämpfer, Schriftsteller, Förderer des Eisenbahnbaues, auch Anreger der Schleppschiffahrt auf dem Rhein, er habe damals allen voran den Bau des Rhein-Weser-Elbe-Kanals befürwortet. „Harkort"! Das ist und bleibt uns Deutschen gewiß ein klangvoller Name! Aber der Gedanke des Mittellandkanals war schon vor ihm gedacht. Und das ist gerade das Neue, um dessentwillen wir die Geschichte des Mittellandkanals just von 1856 datieren: daß es etwa von dieser Zeit ab in Deutschland überhaupt nicht mehr darauf ankommt, wie die Männer heißen, die ein großes Projekt des Verkehrswesens propagieren, sondern — was sie sind.

Und die Männer, die damals nach dem Mittellandkanal riefen, sie waren Industrielle, waren — „Interessenten"!

Das bunt schillernde Gewand, in das einst die Phantasie genialer Persönlichkeiten den Gedanken des Rhein-Weser-Elbe-Kanals gekleidet hatte, es war gefallen, und nackt und nüchtern steht seither ein Projekt wirtschaftlicher Interessen vor dem prüfenden Auge, nicht Verwunderung heischend, sondern kaufmännisch-technische Kalkulation seiner Rentabilität.

Wo anders in Deutschland hätte diese Auffassung in Vorahnung eines riesigen Verkehrs entstehen können als in jener Gegend, die gewerblich am zukunftsreichsten aufblühte, im Kohlengebiete Rheinland-Westfalens?! Es war in Dortmund, daß der Rhein-Weser-Elbe-Kanal zum ersten Male im Namen der deutschen Industrie gefordert wurde. Ein Vorausschauen der Zukunft war auch dies. Denn, wie Remme in seiner Schrift: „Die Vollendung des Mittellandkanals" (Seite 168) hervorhebt:

„Ein größerer Durchgangsverkehr entwickelte sich" [auf den deutschen Eisenbahnen] nur langsam — in Kohlen — vom Jahre 1861 ab. . . „Als der Durchgangsverkehr zunahm, war ihm die bestehende Eisenbahnverbindung durchaus gewachsen und konnte sich [ihm] durch Ausdehnung der Eisenbahnanlagen und Vermehrung der Betriebsmittel anpassen."

Es gehörte also im Jahre 1856 auch Phantasie dazu, das Kommen eines gewaltigen, von den Eisenbahnen nicht zu bewältigenden Verkehrs vorauszusehen; aber es war das keine die Technik umgestaltende Erfinderphantasie, sondern ein die Tendenzen der wirtschaftlichen Entwicklung im voraus abwägendes ökonomisch geschultes Schauen.

Mehr oder minder deutlich traten diese Tendenzen zutage: Die einzelnen Strecken der Eisenbahn schlossen sich zu Durchgangslinien zusammen und halfen das werdende Deutsche Reich wirtschaftlich wie politisch zusammenzuklammern. Da schufen die Bahnen Verkehr und der Verkehr Bahnen, und Eisenbahnen und Verkehr erteilten der Industrie wachsende Aufträge. Die Bevölkerung nahm zu, wurde wohlhabender, steigerte den Verbrauch und gab so der Landwirtschaft einen starken Antrieb zu vermehrter Produktion. War früher der Export Deutschlands vorwiegend auf die Herstellung von Textilwaren gegründet gewesen, so entstand damals eine neue Industrie, die Eisenindustrie, die selber schwere Rohstoffe in Massen bezieht und verbraucht, daraus Massengüter herstellt und Waren in Massen versendet.

Die Industriellen, die im Jahre 1856 den Ruf nach einem Verkehrswege für Massengüter erhoben, sie sahen voraus, daß die Maschen des Netzes der Eisenbahnen immer enger, der freie Grund und Boden immer seltener und teurer, die Massen der bewegten Güter immer gewaltiger und die Entfernungen für Bezug und Versand immer größer werden mußten.

Da galt es, beizeiten Vorsorge zu treffen vor allem für einen glatten Absatz der Ruhrkohlen und damit zugleich für die gesicherte Verpflegung und die ununterbrochene Beschäftigung der immer zahlreicher werdenden Belegschaften des Ruhrkohlenrevieres.

Noch kein halbes Jahrhundert, und es traf ein, was man in Dortmund vorausgeahnt hatte. Die kapitalistische Produktion von Kohlen, von Eisen, von Stahl und von Maschinen entwickelte sich in Deutschland zu einer Größe, die — besonders nach Festigung der politischen Grundlagen Deutschlands — den Vergleich mit Englands Produktion, ja selbst mit der der Vereinigten Staaten von Amerika nicht zu scheuen brauchte. Daneben gelang es der deutschen Landwirtschaft, namentlich in Mitteldeutschland und im Osten, durch Verwendung künstlicher Düngemittel, durch die sogenannte „freie Wirtschaft", durch Benutzung von Maschinen und durch die Ausbildung landwirtschaftlicher Nebengewerbe ihre Produktivität kräftig zu steigern.

Und so traten West und Ost des deutschen Vaterlandes in einen gewissen wirtschaftlichen Gegensatz: dort herrschte der industrielle Unternehmer, hier der Getreide produzierende Landwirt.

Waren leider in Deutschland die großen Erz- und Kohlenvorkommnisse wie durch eine böse Laune des Schicksals vorwiegend an den Grenzen des Reiches gelagert; so war es ganz besonders das westliche Ruhrkohlengebiet, das als wichtigstes und reichstes von allen genötigt war, wenn es mit seinen Erzeugnissen dem mittleren Deutschland und dem Osten dienen und dafür den Ueberschuß des Ostens an Getreide aufnehmen wollte, mit Frachtsätzen für weite Entfernungen zu rechnen.

Der Ausgleich der Produktion des Westens und des Ostens durch Herstellung eines west-östlichen Kanalbaues aber war um so dringlicher, als die süd-nördliche Richtung der deutschen Ströme einen Anreiz bot, die Erzeugnisse des deutschen Gewerbefleißes auf billigstem Wege ins Ausland zu schaffen.

Der Ruf nach einem Kanal vom Rhein zur Elbe und damit nach Berlin und dem Osten war eine Mahnung — noch heute zu beherzigen, wie je —, über den Auslandsmarkt den Innenmarkt Deutschlands nicht zu vernachlässigen.

Die Wasserstraße vom Rhein zur Elbe, die der Fleiß der Menschen — mitten im Lande — in die deutsche Scholle graben sollte, sie sollte den wirtschaftlichen Ausgleich zwischen Ost und West anbahnen, möglichst noch bevor es wahr wurde, daß sich die Bahnen als unzulänglich für den Fernverkehr mit schweren und billigen Massengütern erwiesen.

Die deutschen Ströme und die wenn auch noch unvollkommen ausgebauten Märkischen Wasserstraßen — voran der dürftige, schleusenreiche, und doch verkehrsbelebte Finowkanal — sie zeigten, was Wasserwege zu leisten vermögen.

So mußten denn Industrie und Verkehr in ihrem andauernden Wachstum dahin wirken, den Ruf nach dem Bau des Kanals vom Rhein zur Elbe immer stärker werden zu lassen.

Im Jahre 1863 wurden von Michaelis die ersten umfangreichen bautechnischen Vorarbeiten zur Auskundung der besten Linienführung für den Bau des Rhein-Weser-Elbe-Kanals ausgeführt.

Die Hauptstationen dieses Kanals freilich standen fest, sie waren durch die Verkehrs- und Gewerbezentren des Binnenlandes gegeben. Der Kanal mußte seinen Ausgangspunkt im Ruhrkohlenbecken haben und über Hannover nach Magdeburg geführt werden.

Nach Magdeburg! Dies war der natürliche Endpunkt des Kanals an der Elbe. Magdeburg ist die einzige Stadt, die durch die Größe ihres Gewerbes und die Wucht ihrer Verkehrseigeninteressen berufen war und ist, Uebergangsplatz für den Kanal zum Elbeverkehr zu sein.

Es kam nun alles darauf an, die Regierung für die Ausführung des Kanalprojektes zu gewinnen. Das wurde durch folgenden Umstand erleichtert: Damals waren die Eisenbahnen noch nicht Eigentum des Staates; der Kanal verhieß also dem Staate Einfluß auf den Verkehr. Preußen, dem geborenen „Träger" des Risikos für die Ausführung des Kanals, kamen die Erfahrungen zu statten, die es auf dem Gebiete des Baues von Wasserstraßen gemacht hatte. Freilich, an ein so riesenhaftes Unternehmen, wie es der Rhein-Weser-Elbe-Kanal werden mußte, wagte sich der durch Sparsamkeit großgewordene preußische Staat nicht leichten Herzens heran. Und es war auch unzweifelhaft seine Pflicht, dem Bau wenigstens eine ganz abwägende Prüfung aller technischen und wirtschaftlichen Faktoren vorangehen zu lassen.

Dazu gesellte sich die Empfindung, daß man das Projekt schwer ohne die freiwillige Mitarbeit der Bundesstaaten durchführen könne. Preußen machte, als es für Reichseisenbahnen eintrat, die Erfahrung, daß der Gedanke der Schaffung einer großen deutschen Verkehrseinheit bei den Bundesstaaten noch nicht kräftig genug entwickelt war, um den Widerstand partikularistischer Gefühle zu brechen. Wie konnte Preußen da erwarten, daß sich der Partikularismus einzelner beteiligter Bundesstaaten auch nur des Wunsches und Versuches entschlagen werde, die Linienführung vom geraden Wege abzulenken, um sie lokalen Interessen dienstbar zu machen?!

Solche Erwägungen mahnten zur Vorsicht und führten in Preußen, während eingehende Arbeiten dem Gesamtwasserstraßennetz gewidmet waren, vorerst zu einer Vorlage an den Landtag, die den Bau eines Kanals von Dortmund zur Emsmündung befürwortete.

Dieser Kanal sollte ein Versuch sein.

Ungenügend vorbereitet und berechnet und als selbständiges Gebilde wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen, machte der Kanal Nachforderungen nötig, rentierte schlecht und nahm damit große Kreise des preußischen Landtages gegen alle Kanalprojekte ein. So schadete der Kanal auch dem Gedanken des Mittellandkanals, und es konnte bereits als ein Vorbote des erbitterten Bekämpfung dieses Projektes angesehen werden, daß im Jahre 1894 vom Abgeordnetenhause die offensichtlich notwendige Verbindung des Dortmund-Ems-Kanals zum Rhein hin abgelehnt wurde.

In den Jahren 1893 bis 1898 arbeiteten Messerschmidt und Prüsmann im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Entwürfe für einen Mittellandkanal aus, die 1899 dem Landtage in einer wasserwirtschaftlichen Vorlage zur Genehmigung eingereicht wurden. Aber die rechtsstehenden Parteien brachten im Jahre 1901 diese Kanalvorlage, von deren Verwirklichung sie ein Drücken der Getreidepreise, eine Industrialisierung des Ostens, eine Verteuerung der Lebenshaltung im Osten und eine unwillkommene Heranziehung ländlicher Arbeitskräfte befürchteten, nach scharfem Kampfe zu Fall.

Die Regierung behielt sich eine Wiedereinbringung der Vorlage vor, wagte aber nicht, den alten Plan nochmals zu befürworten, sondern empfahl — im Jahre 1904 — den Bau eines Kanales vom Rhein nach Hannover, ohne auch nur grundsätzlich daran festzuhalten, daß dies der erste Teil des zu bauenden Mittellandkanales sein und bleiben müsse.

Wie stand die Stadt Magdeburg zu diesen Kämpfen?

Stadtverwaltung und Handelskammer Magdeburgs haben schon damals, wie noch heute, die Ansicht verfochten: örtliche Interessen müssen hinter den Interessen des Landes zurückstehen — eine rühmliche Selbstbescheidung, die um so mehr anzuerkennen ist, als der Kanal nach der ursprünglich — 1901 — gewählten Linienführung ziemlich weit nördlich von Magdeburg in die Elbe münden sollte, während der Verkehr Magdeburgs mit einem Stichkanal abgefunden worden war. Die Fahrt auf diesem Stichkanal hätte für Schleppkähne unter Berücksichtigung der Schleusen hin und zurück sicher mehr als vier Stunden beansprucht. Das war für Magdeburg wenig vorteilhaft!

Noch schlimmer gestaltete sich das Los Magdeburgs nach dem Kanalprojekt von 1904, das 1905 zur Annahme des Rhein-Hannover-Kanals führte. Nach diesem Projekt war der Gedanke einer Querverbindung der westlichen und östlichen deutschen Wasserstraßensysteme völlig aufgegeben worden, und Magdeburg mußte vorderhand die Hoffnung fahren lassen, daß seine Industrie durch billigen Bezug von Ruhrkohlen und anderen Rohstoffen usw. gefördert werde. Aber damit noch nicht genug! Der Staat hatte sich seine finanziellen Pflichten erleichtert, indem er die Interessenten zu Garantieleistungen für die Rentabilität des Kanales heranzog, und hatte ferner unter Zusage von Stromverbesserungen die Erhebung von Schiffahrtabgaben auch auf den bisher freien und abgabenfreien Strömen in Aussicht gestellt. Für Magdeburg bedeutete das eine doppelt schwere Benachteiligung.

Was Magdeburg gewärtigen mußte, wenn der Kanal in Hannover endigt, darüber sprach sich ein hannoverscher Kaufmann in der Sitzung der Handelskammer vom 8. Dezember 1904 (nach dem amtlichen Protokoll) wie folgt aus:

„Die Aussicht, Hannover werde als Endpunkt des Kanals zu einem bedeutenden Umschlags- und Stapelplatze heranwachsen, wenn die Sicherheit vorhanden wäre, daß der Kanal in absehbarer Zeit nicht bis Magdeburg geführt würde, ist sicherlich richtig. Die erwähnte Sicherheit würde ein gewaltiger Ansporn sein, große Umschlagsvorrichtungen, Lagerhäuser usw. zu errichten. . . . Es sei zwar mit Bestimmtheit zu erwarten, daß der Kanal „eines Tages . . bis zur Elbe" weitergeführt werde. Darüber dürften jedoch mindestens zehn Jahre vergehen und in dieser Zeit kann sich der Handel Hannovers in seinen Beziehungen so gefestigt haben, daß er der Fortführung des Kanals ruhig zusehen kann."

Diesen ihm entgehenden Gewinn vor Augen mußte Magdeburg ferner damit rechnen, daß die Schiffahrtabgaben auf der Elbe seinen Schiffahrtverkehr bedrücken und daß die bis zur Saalemündung geplante Vertiefung des Elbfahrwassers (auf 1,25 m) den Umschlagverkehr von Magdeburg ablenken und die Vorteile der Stromkorrektion den Städten Halle und Leipzig zuwenden werde.

Das alles einem Kanalprojekt zuliebe, das, sollte es in Zukunft verwirklicht werden, die Einmündung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals fast 10 km nördlich von Magdeburg in Aussicht stellte.

Und trotzalledem hielt Magdeburg treu zum Gedanken des Mittellandkanales; ja Magdeburg schuf damals im Hinblick auf die wirtschaftliche Notwendigkeit, die doch einmal im Laufe der Zeit zur Verwirklichung des Kanals führen müsse, im Norden der Stadt einen Industriehafen; und die Fabriken, die sich dort ansiedelten, ließen sich von der Erwartung leiten, dereinst dort die Vorteile des Rhein-Weser-Elbe-Kanals zu genießen.

Schwer war also Magdeburg benachteiligt worden, während der Kanal bis Hannover (in einer fast ein Jahrzehnt währenden Arbeit) ausgebaut wurde. Als der Kanal betriebsfertig war, stand Deutschland bereits im Weltkriege, und auch das blödeste Auge lernte nunmehr sehen, welche Torheit es gewesen war, dem deutschen Vaterlande den Bau des Mittel- und Kernstückes unseres Gesamtwasserstraßensystems, den Kanal von Hannover zur Elbe, vorzuenthalten.

Und der Gewaltfrieden hat diese Einsicht noch verstärkt.

Ueber alles wird in uns in diesen Tagen die Erkenntnis lebendig, daß unser wirtschaftliches Bestehen in Deutschland von der Kohlenproduktion im Ruhrgebiet und von der sorgsamen und gerechten Verteilung dieser schwarzen Diamanten über alle Gebiete des Verbrauches hin abhängig ist.

Das Saarbecken ist uns fürs erste für unser Wirtschaftsleben genommen, und die Zukunft Oberschlesiens ist noch nicht in unserem Sinne entschieden. Wie soll Deutschland die im Ruhrgebiet gewonnenen Kohlen so verteilen, das — vom Hausbrand gar nicht zu reden — die Schlote in möglichst allen Fabriken Deutschlands rauchen, und die Fabriken Güter herstellen, die unser Volk ernähren und durch Hebung unserer Ausfuhr unsere deutsche Währung zu stabilisieren helfen?

Die Eisenbahnen können es nicht schaffen!

Hatte man früher bestritten, daß die Eisenbahnen den Kohlenverkehr schon kaum zu bewältigen vermöchten, hatte man weiter statt der Herstellung des Kanales die Erbauung einer Güterschleppbahn von Dortmund und Essen nach Berlin empfohlen, so ist es jetzt die Unmöglichkeit der Beschaffung von Schienen, von Lokomotiven, von rollendem Material und auch von Kohlen, die den Gedanken siegreich macht: Der Mittellandkanal muß den Eisenbahnen helfen, Deutschlands Kohlen, die so überaus karg geworden sind, rationell im Lande zu verteilen. Der Kanal muß den Eisenbahnen zum mindesten den Transport der Kohlen nach Hannover, Braunschweig, Magdeburg, den Elbumschlagplätzen bis herunter nach Hamburg und Lübeck und schließlich nach dem größten Kohlenkonsumplatz Deutschlands, nach Berlin, soweit möglich, abnehmen. Und außerdem soll der Mittellandkanal dazu dienen, die durch den Verlust landwirtschaftlich ergiebiger Landesteile knapp gewordenen östlichen Erzeugnisse, wie Getreide und Kartoffeln usw., soweit sie noch verfügbar sind, dem darbenden Westen Deutschlands zuzuführen.

Krieg und Revolution haben inzwischen die Auffassung über Ziel und Wirkung des Kanales vom Rhein zur Elbe geläutert.

Es gibt keine Kanalgegnerschaft mehr; die Not der Zeit war und ist eine Lehrmeisterin, gegen deren Lehren die alten Sonderinteressen der Landwirtschaft nicht mehr ankämpfen können.

Der Rhein-Weser-Elbe-Kanal muß kommen, er muß unser deutsches Wirtschaftsleben retten helfen.

Aber während diese Einsicht glücklich siegte, entbrannte neuerdings ein Streit über die beste Linienführung des Mittellandkanals.

Die Tatsache freilich, daß man überhaupt nach einer anderen Linienführung, als es die alte Prüsmannsche war, suchte, ist durchaus begreiflich. Die Prüsmannsche Linienführung, für den Durchgangsverkehr gedacht, hielt sich in gewerblich nicht sehr hoch entwickelten Gegenden nördlich der Elm-Höhenzüge gleichsam ausgerichtet auf das ferne Ziel Berlin, dann ließ sie sich — wohl von Magdeburg gelockt — nach Süden ziehen, folgte aber dieser richtigen Regelung nur bis zum halben Wege, wandte sich dann von ihr ab und erreichte das Westufer der Elbe mit dem Blick auf den Ihlekanal bei Heinrichsberg.

Gegenden, die sich vernachlässigt fühlten, begannen jetzt den Kanal zu umwerben.

Was Magdeburg anbelangt, so konnte es am ehesten zuwarten, denn es mußte ihm nach und nach die aufdämmernde Erkenntnis zur Hilfe kommen, daß es im Interesse des Gesamtverkehrs auf dem Mittellandkanal wie aller durch ihn verbundenen Wasserstraßen liege, wenn die Elbe-Einmündung des Kanales und damit der Mittelpunkt des gesamten deutschen Wasserstraßennetzes nicht auf die Fluren eines Dorfes verlegt, sondern an das Weichbild einer Großstadt herangerückt wird — und hierfür kam nur Magdeburg in Betracht! Denn wer sonst sollte bei Heinrichsberg für Hafen-, Umschlag- und Leichtereinrichtungen sorgen, für Schiffswerften und Reparaturwerkstätten für Bagger, für Winterhäfen, für Unterkunft usw.! Magdeburg hätte in der Tat, wie es seinerzeit in der Stadtverordnetenversammlung angeregt worden war, schließlich bei Heinrichsberg eine Art von binnenländischem Kuxhaven gründen müssen!

Es wäre also durchaus begreiflich gewesen, wenn sich Magdeburg an die Spitze der Bewegung aller von den alten Prüsmannschen Plänen nicht befriedigten Interessenten gestellt hätte, um durchzusetzen, daß dem Hannover-Elbe-Kanal eine andere Richtung gegeben werde.

Aber Magdeburg hielt an seiner Ansicht fest, daß es verpflichtet sei, seine Sonderinteressen hinter die des Staates und Reiches zurückzustellen.

Dagegen arbeitete man in Bremen, Peine und Braunschweig usw. für eine neue Linienführung des Kanals, und die Stadt Peine erreichte es während des Krieges, daß Notstandsarbeiten am Kanal so vorgenommen wurden, daß der Stichkanal in Peine wegfällt und die Kanalhauptlinie, auf dieser Strecke wenigstens, entsprechend südwärts heruntergerückt werden wird. Damit war nun die alte Prüsmannsche Linienführung an einer Stelle beiseite geschoben, und die Pläne, die auch Braunschweig an die Hauptlinie heranbringen und dem Kanal eine Mündung dicht bei Magdeburg geben wollten, sahen sich — unbeabsichtigt — gefördert. Der Gedanke, die Prüsmansche Linienführung, die man nun „Nordlinie" nannte, durch eine S ü d l i n i e zu ersetzen, warb sich Freunde; ihm stimmte Bremen zu, weil es glaubte, mit Hilfe der Südlinie besser den Verkehr mit Rohstoffen von der Nordsee nach Sachsen an sich fesseln zu können, und ihm schlossen sich Halberstadt und einige Interessenvertretungen und Städte Anhalts und Sachsens an, der Meinung nachgebend, der Kanalweg im Zuge der Südlinie sei imstande, ihren Gebieten neben dem Weg auf der Elbe nach Hamburg einen konkurrenzfähigen Verkehrsweg nach Bremen zu eröffnen.

In Braunschweig vereinigte man weiter den Gedanken der Südlinienführung (die länger im Lande gehalten werden kann), mit Wünschen nach einer Wasserwirtschaft des Ostharzes.

Endlich berief sich die südliche Linienführung auch darauf, daß sie industriell stärker entwickelte Gebiete durchschneide.

Aus den Gegenden, die die Entwerfer und Förderer der Südlinie — auf Kosten der gestreckten Linienführung des Kanales — zu berücksichtigen versprechen konnten, flossen dem Plane natürlich Anhänger zu. Die Freunde der Südlinie schlossen sich im Februar 1916 unter dem Vorsitze von Herrn Geheimen Regierungsrat Stegemann zu einer Vereinigung zusammen und gaben im November 1918 eine Denkschrift heraus, die auf sehr ins einzelne gehenden, teilweise Weitabliegendes einbeziehenden, vielfach das Allgemeingültige wie ein Sonderinteresse dieser Linienführung behandelnden Studien beruht.

Wenn sich die Denkschrift auf die fast bis 1856 zurückreichende Geschichte der „südlichen Trasse" beruft, so ist dem entgegenzuhalten, daß, von der fortschreitenden Ausdehnung der gewerblichen Entwickelung nach Norden zu ganz abgesehen, vor 50 und mehr Jahren noch nicht so große Anforderungen an die S c h n e l l i g k e i t des Verkehrs gestellt wurden, so daß damals ein Abweichen der Linienführung von der Geraden eher empfohlen werden konnte.

Der Streit der Interessen wurde durch das Erscheinen der Denkschrift über die Südlinie nur noch lebhafter entfacht. Er hatte wenigstens das Gute, daß er die Oeffentlichkeit unablässig auf die Bedeutung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals hinwies; aber er bedrohte diejenige Organisation, die sich gebildet hatte, um Wacht zu halten, daß der Gedanke an den Mittellandkanal in der Oeffentlichkeit nicht zur Ruhe komme.

Abseits des Parteigetriebes hatte sich nämlich im November 1888 unter dem Oberpräsidenten der Provinz Hannover, v. Hammerstein, ein „Ausschuß zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals" gebildet. Er hatte Geld gesammelt (135 000 M), hatte die Mittel für die Ausarbeitung der ersten Kanaldenkschrift durch Beamte des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten zur Verfügung gestellt und hatte sich den Ruf erworben und bewahrt, die Zentralstelle für alle Rhein-Weser-ElbeKanalpläne zu sein.

Dieser sogenannte „Hammersteinsche Ausschuß" wurde, statutenlos, wie er war, bei Bedarf zwang- und formlos nach Hannover zusammengerufen. Auch nach Annahme des Rhein-Hannover-Kanals saß er noch wie früher in Hannover und führte dort, da ein Antrag, seine Geschäftsführung der Stadt Magdeburg zu übertragen, im Jahre 1907 als Mißtrauenskundgebung gekennzeichnet und zurückgewiesen worden war, ein beschauliches Dasein. Endlich erreichten — im Jahre 1913 — die Freunde einer Vollendung des Mittellandkanals doch seine Verlegung nach Magdeburg, man vereinigte seine Geschäftsführung mit der der Handelskammer zu Magdeburg und hauchte dem Verein neues Leben ein.

Aber die Verschiedenheit der durch den Streit über die Linienführung begehrlich gemachten Interessen drohte die Einheitlichkeit des Vereins zu gefährden. Der Verein suchte seine Neutralität allen Linienführungen gegenüber aufrechtzuerhalten und beauftragte die Firma Havestadt & Contag (die Erbauerin des Teltowkanals), ein Gutachten über die Nord- und Südlinienführung des Kanals von Hannover nach Magdeburg abzugeben. Der Weltkrieg war bereits über Deutschland hereingebrochen, als das Gutachten der Firma unterm 15. Januar 1915 in Gestalt einer wertvollen Denkschrift erschien.

Die nördliche Linienführung war darin im großen und ganzen die gleiche wie die Kanallinie der Prüsmannschen Arbeit geblieben. Die südliche Linie aber hatte die Firma Havestadt & Contag selbständig — wenn auch in Anlehnung an früher bereits erörterte Gedanken — entworfen.

Die n ö r d l i c h e L i n i e geht von Hannover nördlich Braunschweig nach Oebisfelde, Neuhaldensleben und Heinrichsberg zur Elbe.

Die s ü d l i c h e L i n i e wendet sich von Hannover über Peine nach Braunschweig, biegt südlich nach Börssum ab, geht östlich nach Hornburg und Oschersleben, umgeht dann, nordwärts gerichtet, Magdeburg im Westen und mündet, wieder scharf nach Osten biegend, — wie die nördliche Linie! — bei Heinrichsberg in die Elbe.

Ueber die Mündung der südlichen Linie heißt es in der Denkschrift:

„Eine Führung dieser südlichen Linie von Oschersleben durch das Tal der Sülze und Einmündung in die Elbe oberhalb der Stadt Magdeburg könnte ebenfalls in Frage kommen. Allein der Umstand, daß sich die Führung im Bodetal und der Abstieg am linken Hochufer der Elbe sehr schwierig gestaltet, und daß ferner die Durchführung der Großschiffahrt durch die Elbe innerhalb der Stadt Magdeburg nicht angängig erscheint und einen besonderen Umgehungskanal auf dem rechten Elbeufer bedingen würde, hat dazu geführt, von dieser Lösung Abstand zu nehmen und einer Umgehung der Stadt Magdeburg auf dem linken Elbeufer den Vorzug zu geben, zumal dadurch die Erschließung wertvollen Industriegeländes ermöglicht wird. Es ist jedoch immer möglich, wenn die Südlinie gewählt wird, diese noch mit der Elbe oberhalb Magdeburgs zu verbinden, um dem Verkehr von und nach der Elbe den Umweg um die Stadt Magdeburg zu ersparen und auch die Flußstrecke innerhalb Magdeburgs nicht mit diesem Verkehr zu belasten."

Ueber die Frage, welche Linienführung zu wählen ist, sollte und wollte die Denkschrift keine Entscheidung treffen.

Wenn man erwägt, daß diese Denkschrift während des Weltkrieges erschien, so ist es erstaunlich, wie sie die doch wahrlich genugsam von Sorgen und Freuden durchstürmten Geister in Bewegung setzte.

Wie sollte sich die Stadt Magdeburg dieser Mannigfältigkeit der Projekte gegenüber verhalten? Nun: sie verharrte vorläufig auf ihrer Ansicht, daß es ihre Pflicht sei, die „Interessen der Allgemeinheit über ihre Sonderinteressen zu stellen".

Die Hand des Oberbürgermeisters zeichnete in diesem Sinne für die Stadt Magdeburg die Worte: „Muß unparteiisch sein" an den Rand eines Schreibens, das dem Magistrat das Eintreten für die Nordlinie nahelegte. „Muß unparteiisch sein" — das war und ist noch heute der Leitgedanke Magdeburgs, den Kanalprojekten gegenüber.

Das darf aber die Stadt nicht hindern, ihre eigenen Verkehrsbedürfnisse zu erkennen und geltend zu machen.

Was die Südlinie anlangt, so wies diese, wie erwähnt, bei Havestadt & Contag anfangs die gleiche Ungunst der Einmündung in die Elbe weitab von Magdeburg auf wie die Nordlinie.

Was brachte nun die Südlinie für Vorteile, sei es für die Allgemeinheit, sei es für die Stadt Magdeburg?

Für die „Allgemeinheit" war nach Ansicht der Stadt Magdeburg mehr verloren als gewonnen. Wurde die Südlinie durch ein verkehrsreicheres Gebiet geführt, so büßte dafür der Durchgangsverkehr an Billigkeit und Schnelligkeit ein. Um Stichkanäle zu

kürzen oder zu beseitigen, verlängerte die Südlinie den Hauptweg vom rheinischen Kohlengebiet nach Berlin — von Magdeburg nicht zu reden — um rund 30 km.

Es ist ein Verdienst der Südlinie, daran gemahnt zu haben, daß das mitteldeutsche Industriegebiet nicht unbeachtet liegen gelassen werden darf, wie das früher die Nordlinie tat; aber in dem Mittel, das sie dazu wählte, es besser zu machen, vergriff sie sich. Jene Gebiete müssen nicht durch Abbiegung des Hauptkanales von der geraden Strecke: Hannover—Braunschweig—Magdeburg, sondern durch Seitenkanäle und Eisenbahnpendelbetrieb aufgeschlossen werden.

Das ist es, was auch die Förderer der Mittellinie richtig erkannten. Der Kanal nach Bernburg, den Professor Franzius projektierte, schließt das mitteldeutsche Industrie- und Bergbaugebiet auf das beste auf. Dabei geht dieser Kanal über das hinaus, was ein Stichkanal leisten kann; er ist mit seiner Länge von 67 km ein Seitenkanal, ein Kanal, der ein selbständiges Verkehrsleben führen kann.

Wenn aber die Südlinie glaubt, um örtlicher Interessen willen den Gedanken einer möglichst kurzen Verbindung von Hannover über Braunschweig nach Magdeburg außer acht lassen zu dürfen, so schätzt sie den Hauptkanal wie einen Lokalkanal ein und schädigt damit für alle Zeiten den Durchgangsverkehr. Das liegt nicht im Interesse der Allgemeinheit!

Und wie steht es bei der Südlinie um die Sonderinteressen Magdeburgs?

Auch für Magdeburg war mit der Führung der Südlinie nichts gewonnen.

Das lag natürlich nicht etwa an dem bösen Willen irgendeines Wasserbautechnikers, sondern daran, daß es die Technik nicht gleich verstand, einer gewissen Ungunst der Bodengestaltung westlich von Magdeburg Herr zu werden. Wie bei den Eisenbahnlinien der Harz, von Berlin aus betrachtet, die Stadt Magdeburg in den toten Winkel der beiden Linien Berlin—Stendal—Hannover und Berlin—Güsten—Nordhausen bringt (bis einst die dringend erforderliche Harz-Querbahn ausgebaut sein wird), so drückt der Elm-Höhenzug die geradlinige Kanalverbindung nach Magdeburg, die von Hannover über Peine, Braunschweig und Helmstedt führen würde, nach Norden ab.

Angesichts der obwaltenden Schwierigkeiten tat der Magistrat der Stadt Magdeburg das, was nahelag: er trat mit der Firma Havestadt & Contag in Verbindung und beauftragte sie, ihm ein Gutachten über alle Möglichkeiten der Einmündung des Hannover-Elbe-Kanals bei Magdeburg auszuarbeiten.

Das Gutachten wurde rechtzeitig und eingehend erstattet, brachte aber, vielleicht weil sich die Verfasser bereits zu eng mit dem Projekt einer Südlinie befreundet hatten, nicht die für Magdeburg ersehnte Lösung.

So kam die Hilfe — unerwartet — von anderer Seite; und damit hatte es folgende Bewandtnis.

Die erwähnte Schwierigkeit, in der sich der sogenannte „Hammersteinsche Ausschuß" befand, die Anhänger der Nord- und der Südlinie zusammenzuhalten, veranlaßte den Ausschuß, einen Wasserbautechniker mit der Erstattung eines Gutachtens über die Vorteile der Nordlinie und der Südlinie zu betrauen.

Aus diesem Auftrage erwuchs der Gedanke, die Anhänger der Nordlinie und die der Südlinie durch Bearbeitung einer M i t t e l l i n i e zu versöhnen. Die gerade Linie über Helmstedt war technisch-ökonomisch ein Unding, die südliche Linienführung ein Umweg zugunsten des Lokalverkehrs; so mußte sich denn allerdings die zu entwerfende Mittellinie der Nordlinie annähern. Aber sie hätte schon den Vorteil, daß sie ihren Ausgangspunkt statt von Hannover von Peine wählen und damit den Anfang der Linienführung nach Süden drücken, daß sie die berechtigten Wünsche der Stadt (wenn auch nicht des Landes) Braunschweig nach Beteiligung am Durchgangsverkehr befriedigen und schließlich — im Interesse der Allgemeinheit wie der Stadt Magdeburg — das östliche Schlußstück des Kanales nahe an Magdeburg heranbringen konnten[1]).

Die Denkschrift, in der Professor O. Franzius (Technische Hochschule, Hannover) die Vollendung des Mittellandkanals durch Ausbau der Mittellinie als kürzester Verbindung der Städte Hannover, Peine und Braunschweig mit Magdeburg und Magdeburgs mit Berlin bearbeitet hat, erschien im Oktober 1917. Seit dieser Zeit beschäftigte sich die Stadt Magdeburg eingehend mit den verschiedenen Linienführungen, um auch ihre Interessen zur Geltung zu bringen.

Nach sorgsamer Prüfung haben Magistrat und Stadtverordnete beschlossen, die M i t t e l l i n i e, weil sie den Interessen der Allgemeinheit und denen der Stadt Magdeburg gleichmäßig gerecht wird, mit allen Kräften zu empfehlen und zu fördern.

Folgende Gründe macht die Stadt gegen die Südlinie und für die Mittellinie geltend.

G e g e n d i e S ü d l i n i e. Im Gegensatz zur Mittellinie mit ihrer einfachen Lösung der Ueberführung über und Einführung in die Elbe und die Hafenanlagen Magdeburgs schließt das Südlinienprojekt für Magdeburg die Notwendigkeit in sich, neue Anlagen, vielleicht sogar umfangreiche Neuanlagen, in Betracht zu ziehen und eventuell zu schaffen, Anlagen, die nicht mit den bereits vorhandenen Hafenanlagen in örtlichem Zusammenhange stehen würden und schwerlich gemeinsam von einer Stelle aus kaufmännisch betrieben werden könnten. Dabei ist an Leichterungseinrichtungen und Hafenanlagen im Süden Magdeburgs gedacht, sowie an die Anlage eines Industriehafens mit Industriegelände im Osten der Stadt.

Der ursprüngliche Plan von Havestadt & Contag sah, wie erwähnt, vor, daß die Südlinie um den Westen Magdeburgs herumgeführt werden und im Norden münden solle, doch hat dies Projekt, wie verlautet, keine Aussicht auf Verwirklichung. Wird aber die Südlinie so geführt, daß sie im Süden Magdeburgs an die Elbe herantritt, so stünde Magdeburg vor der Notwendigkeit, im Süden der Stadt einen neuen Industriehafen zu schaffen, vielleicht auch einen zweiten Handelshafen. Das Gelände im Süden Magdeburgs ist sehr teuer und auch durch vorgelagerte Hügel in seiner Ausnutzung zu größeren Hafenanlagen beschränkt. Gerade wer mit einer großen kommenden gewerblich orientierten Ausdehnung der Stadt Magdeburg und ihrer Einflußzone rechnet, muß davon absehen zu empfehlen, daß Hafenanlagen im Süden der Stadt angelegt werden.

Für die Südlinie ist, soweit bekannt, im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, kein Brückenkanal über die Elbe vorgesehen. Das wäre begreiflich; denn das Gelände würde dort auf dem rechten Ufer der Elbe infolge der Ausdehnung des Ueberschwemmungsgebietes die Anlage eines sehr langen, vermutlich schwierig zu fundierenden und sehr kostspieligen Brückenkanals erforderlich machen.

Ist es aber richtig, daß vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten in seiner kommenden Kanalvorlage im Zuge der Südlinie keine Ueberführung des Kanals über die Elbe vorgesehen ist, dann muß der Durchgangsverkehr des Kanales vom Westen nach dem Osten — und umgekehrt — die Elbe kreuzen. Eventuell müßten die Kanalkähne, wenn die Elbe Niedrigwasser hat, bei Magdeburg leichtern oder sie dürften bereits im Westen nicht voll beladen werden.

Man könnte einwenden, daß es für Magdeburg nur vorteilhaft sei, wenn der Durchgangsverkehr sich hier an der Elbe staut. Es wäre aber ein schwerer Fehler, wollte sich eine Stadt darauf einrichten, aus Verkehrshindernissen Vorteil zu ziehen. Solche Verkehrsschwierigkeiten werden über kurz oder lang beseitigt, und dann bleibt von einer Politik, die daraus Nutzen ziehen wollte, nichts als die Erinnerung an eine verfehlte Spekulation übrig. So würde es sicher mit Anlagen zum Leichtern und Umladen gehen, die Magdebureg etwa zwischen Westerhüsen und Schönebeck schaffen wollte. Mündet dagegen der Kanal im Norden Magdeburgs, so bedarf es vorerst keiner Neuanlagen, solange die städtischen Häfen ausreichen.

Es muß daher im Interesse Magdeburgs darauf gedrungen werden, daß der Kanalverkehr nicht den Elbeverkehr kreuzt. Ist der Durchgangsverkehr in vollen Kahnladungen für Magdeburg ohne Interesse, so möge er wenigstens vorbeischwimmen, ohne den Elbeverkehr zu schädigen, der so, wie er sich nun einmal (den Stromverhältnissen angepaßt) entfaltet hat, keine Kreuzung durch einen Kanalverkehr verträgt.

Nun aber der Eigenverkehr Magdeburgs! Wie soll dieser durch eine südliche Linienführung des Kanales seine Erledigung finden?

Die Freunde der Südlinie reden der Stadt Magdeburg zu, falls die Südlinie zur Ausführung kommt, im Osten der Stadt den dann nötigen Umgehungskanal zu einem Industriehafen auszubauen und dort, auf dem Ostufer der Elbe, wo der Grund und Boden verhältnismäßig billig sei, ein neues Industriegelände entstehen zu lassen.

Der Umgehungskanal kann aber nicht gleichzeitig dem Durchgangs- und dem Hafenverkehr dienen; es wäre daher ein neuer Industriehafen zu bauen, während der bestehende nördliche städtische Industriehafen noch nicht voll besetzt ist. Besonders schwierig wäre es, dort auf dem Ostufer der Elbe den Bahnanschluß (mit Rangiergleisen) so, wie es nottut, auszugestalten. Zur Stadt hin führt eine Eisenbahn über eine Brücke, die schwer zu modernisieren ist. Brücke und Bahn sollten im Interesse der Stadt schon wegen der Straßenkreuzung in Buckau lieber beseitigt werden! Und der Gedanke, alle Kohlen, die vom Westen kommen, erst aufs Ostufer der Elbe zu schaffen, um sie dann mit der Bahn nach Biederitz und von dort wieder nach Neustadt und Buckau usw. zu verladen, empfiehlt sich nicht gerade durch Einfachheit. Das Umladen würde vielmehr teuer und langsam werden und der Verkehr von und zum Hafen würde die Brücken Magdeburgs unerwünscht belasten.

Magdeburgs Industrie liegt so gut wie vollständig auf dem Westufer der Elbe. Man kann nicht erwarten, daß sie dem zu gründenden Industriehafen nachfolgt, sondern wird die Lage des Hafens, soweit das Gelände das zuläßt, nach den Bedürfnissen der Industrie auswählen müssen.

So ist seinerzeit von der Stadtverwaltung Magdeburgs verfahren worden; so kam die Stadt zur Anlegung des Industriehafens auf dem Westufer der Elbe im Norden der Stadt.

---

[1]) Der Rehdersche Entwurf einer Nordlinie sieht in der „zweiten Entwurfsskizze" für Magdeburg (Blatt 22) ein ähnliche günstige Lösung vor.

Die Magdeburger Industrie hat sich inzwischen auf die bestehenden Hafenanlagen eingerichtet. Die im Industriehafen ansässigen Firmen insbesondere wählten diesen „Standort" in der sicheren Erwartung, daß sie dort bald auch Anschluß an den Rhein-Weser-Elbe-Kanal erhalten werden. Welchen Anlaß hätte wohl die Stadt Magdeburg, der Südlinienführung zuliebe ihre bestehenden Hafenanlagen zu gefährden?!

Magdeburg hat sich früher dessen enthalten, seine Sonderinteressen an der Herstellung des Hannover-Elbe-Kanals laut geltend zu machen und ist auch heute noch der Ansicht: das wichtigste ist, daß der Kanal überhaupt unverzüglich in Angriff genommen und gebaut wird. Gegenwärtig liegt aber zum Glück ein Plan vor, der den Interessen der Allgemeinheit genau so wie denen Magdeburgs gerecht wird, das ist der von Professor Franzius entworfene Plan der Mittellinie.

Die Mittellinie. Diese Linie, die Magdeburgs Gebiet im Norden berührt, bringt den Durchgangsverkehr ohne Störung des Stromverkehrs mit Brückenkanal über die Elbe. Sie stellt ferner für Magdeburg die kürzeste Verbindung nach den Großstädten des Westens, nach Braunschweig und Hannover und nach den Zentren des rheinischen Industrie- und Kohlengebiets dar. Ebenso ist der Verkehr nach dem Osten — mit Hilfe der Kanalbrücke — auf dem kürzesten Wege gesichert; denn am Ausbau des Ihlekanals in den Maßen des Rhein-Weser-Elbe-Kanals ist nicht mehr zu zweifeln.

Die Magdeburger Hafenanlagen werden von der Mittellinie nicht entwertet, sonderen erst zu ihrer lange erwarteten vollen Entwickelung gebracht werden. Dort im Norden und Nordwesten Magdeburgs ist ein beträchtliches Gelände bereits im Besitze der Stadt, und günstige Umstände würden es gestatten, diesen Besitz unter annehmbaren Bedingungen noch zu mehren. Eine weitschauende Wirtschafts- und Bodenpolitik der Stadt hat dort also hinreichend Gelegenheit, sich zu betätigen. Alles ist dort einer Ausdehnung des Gebietes für die Anlage von Betrieben, die ebenso auf Wasser- wie auf Bahnanschluß rechnen müssen, günstig. Das trifft namentlich zu, wenn gleichzeitig mit dem Bau der Mittellinie der Kanal nach Bernburg in Angriff genommen wird. Dieser Kanal umgreift Magdeburg im Westen — auch im Südwesten! — d. h. er bietet Vorteile des Wasserverkehrs, wie sie für den Bahnverkehr, die für Magdeburg längst geplante Industriebahn schaffen sollte. Wird dieser Kanal gebaut, so kann Magdeburg von Rothensee bis nach dem Südwesten der Stadt hin ein für alle Zukunft beliebig zu erweiterndes einheitliches Handels- und Industriehafengebiet schaffen.

Die Mittellinie bringt Magdeburgs Hafenanlagen auch in den wünschenswerten engen Zusammenhang mit der Hauptkanallinie. Es dürfte nicht zutreffen, daß der Durchgangsverkehr für eine Großstadt wie Magdeburg völlig bedeutungslos ist. Das gilt nur von dem Durchgangsverkehr ganzer Kahnladungen, nicht aber vom Durchgangsverkehr von Teilladungen; bei dem doch gegebenenfalls Güter zu- und abgeladen werden können. Es gilt schließlich besonders vom Stückgutverkehr, der beispielsweise auf den Märkischen Wasserstraßen gut entwickelt ist.

Selbstverständlich kann ein solcher Verkehr nur auf größere „Sammelstationen", nicht auf jede kleine Ortschaft Rücksicht nehmen,

Magdeburg aber, diese alte Burg des Verkehres an der Elbe, wird durch den Ausbau der Mittellinie wie des Kanales nach Bernburg (mit Anschluß nach Halle und Leipzig) der zentral gelegene Binnenschiffahrtsplatz Mitteldeutschlands werden.

Nach alledem ist die Mittellinie für die Stadt Magdeburg die günstigste Linienführung — auch finanziell! —

Bei diesen Ausführungen ist davon ausgegangen, daß technisch und finanziell die in Frage stehenden Linienführungen des Kanales von Hannover zur Elbe gleichwertig sind. Zugegeben soll das damit nicht werden, gewiß nicht! Es mag aber Sache der Wasserbautechniker sein, beispielsweise die Frage zu beantworten, welche Linie die beste und reichlichste Wasserzuführung und Wasserhaltung sicherstellt, die höher gelegene Südlinie oder die tiefer gelegene Mittellinie, welche Linie für die Güterbeförderung und die Schiffahrt besser ist, eine die mehr oder eine die weniger Schleusen hat, usw.

Hier war es Aufgabe, zu zeigen, daß das Interesse Magdeburgs die Kanalbrücke und daneben die Einmündung des Kanales in die Elbe unmittelbar beim bereits vorhandenen städtischen Hafengelände erfordert.

Es ist aber endlich nicht nur im Interesse Magdeburgs, sondern des ganzen Mittellandkanals nötig, daß die Einmündung des Kanals in die Elbe an der Stelle erfolgt, wo die Großstadt Magdeburg die Gewähr dafür übernehmen kann, daß der Verkehr von West nach Ost, von Ost nach West, von Nord nach Süd und Süd nach Nord alle Einrichtungen vorfindet, deren er bedarf, um eine Umstellung zu erleichtern vom Kanal zum Strom, vom Strom zur Eisenbahn und umgekehrt.

Magdeburg will hieraus nicht nur Rechte für sich in Anspruch nehmen, sondern auch Pflichten herleiten, vor allem die Pflicht, seine Interessen als Wasserstraßenverkehrszentrum Mitteldeutschlands alle Zeit im Einklange zu halten mit den Interessen des ganzen Deutschen Reiches. Dieser Geist weht auch durch die Entschließung, die Magistrat und Stadtverordnete, fußend auf den fast einhelligen Gutachten aller von der Handelskammer befragten Magdeburger Industriellen, annahmen.

Die Entschließung, die an die Tages- und Fachpresse wie an alle interessierten Parlamente und Behörden versandt wurde, hat folgenden Wortlaut:

Entschließung.

„Stadtverordnetenversammlung und Magistrat der Stadt Magdeburg richten an die preußische Regierung und an die Landesversammlung unter Hinweis auf die innen- und außenpolitischen Verhältnisse die dringende Bitte, die Vollendung des Mittellandkanals mit größter Beschleunigung in Angriff zu nehmen.

Die wirtschaftlichen Wirkungen des Kanals sind von höchster Bedeutung für die Zukunft der deutschen Volkswirtschaft. Demgegenüber muß alles zurücktreten, was die Ausführung dieses nationalen Werkes verhindert oder nur verzögert.

Stadtverordnetenversammlung und Magistrat haben sich nach eingehender Prüfung der projektierten Linienführungen sowohl aus allgemeinen Interessen des Reiches als auch aus den besonderen der Stadt Magdeburg bei zwei Stimmenthaltungen einstimmig für den Bau des Kanals und für die Führung der Mittellinie entschieden."

Das Programm des Reichswirtschaftsministeriums

Ueber das Programm des Reichswirtschaftsministeriums machte Unterstaatssekretär Professor Hirsch in Ergänzung zu der Rede des Reichswirtschaftsministers Schmidt vor dem Zentralverband des deutschen Großhandels vor Vertretern der Presse folgende Ausführungen:

„Die deutsche Wirtschaftslage wird im Ausland sowohl wie im Inland vielfach noch falsch beurteilt. Nach jähem Abstieg im ersten Halbjahr 1919 steht die deutsche Volkswirtschaft im Zeichen einer Besserung. Die Arbeitsintensität in der Kohlenproduktion und Warenausfuhr, soweit letztere sich amtlich beurteilen läßt, steigert sich trotz aller Hemmungen von Monat zu Monat. Der Prozeß der wirtschaftlichen Gesundung wäre sicherlich noch viel weiter vorgeschritten, wenn es schon gelungen wäre, das Loch im Westen, das das gegenwärtige Reichswirtschaftsministerium bei seiner Amtsübernahme weitklaffend vorfand, zu stopfen und Rohstoffkredite in ausreichendem Maße zu erhalten.

Im Binnenlande wird nicht nur die wirtschaftliche Lage, sondern auch die Wirtschaftspolitik der Reichsregierung vielfach noch von irrigen Gesichtspunkten beurteilt. Eine vollkommen planlose Freiheit für alle wirtschaftlichen Kräfte ist weder beabsichtigt noch möglich. Die Reichsregierung verfolgt nicht die Planwirtschaft, auch nicht die planlose, sondern eine planmäßige Wirtschaft nach den Erfordernissen der neuesten Wirtschaftsentwicklung. Diese aber macht ein Arbeiten nach irgendwelchen starren Richtlinien unmöglich, wenn sie auch schon Ansätze zu organisatorischer Weiterentwicklung deutlich hervorbringt. In die Entwicklungsrichtungen der inneren Wirtschaft bringen die neuen Erscheinungen auf dem Arbeitsmarkt, insbesondere die Verschiebung des Marktverhältnisses zwischen Unternehmer und Arbeiter, neue Tendenzen. So zeitigt die veränderte Arbeitsmarktlage eine deutliche Stärkung der Klein- und Mittelbetriebe. Dezentralisierende Tendenzen ziehen auch die bekannten Verkehrsstörungen nach sich. Diese neuen Entwicklungsrichtungen machen es unmöglich, die industrielle und gewerbliche Tätigkeit in feste oder gar schematische Formen zu bringen. Die Zusammenfassung der Industrie muß sich aus den praktischen Notwendigkeiten ergeben und darf nicht künstlich geschaffen werden. Es ist auch nicht mehr nötig, Arbeitgeber und Arbeitnehmer zusammenzubringen. Die Arbeitsgemeinschaften erstarken. Was uns not tut ist Verbrauchersozialismus. Der letzte Verbraucher kommt bei der Selbstverwaltung der Industrie gar zu oft zu kurz. Ihn muß und kann die Regierung bei dauernd schlecht beschickten Märkten zu beschützen suchen. Es wird vielfach beobachtet, daß Arbeiter Lohnforderungen stellen und den Unternehmern versprechen, eine Preiserhöhung herauszuholen, die die Lohnerhöhungen reichlich wettmachen. Dabei leidet immer der letzte Verbraucher. Wo Angebot und Nachfrage sich annähernd die Wage halten oder wo die staatliche Macht nicht mehr stark genug war, um die Bewirtschaftung durchzuführen, mußte man von der Zwangswirtschaft abgehen. Die Vorgänge haben aber deutlich gezeigt, daß eine vorsichtige Ueberleitung in freiere Formen des Wirtschaftslebens bei jedem Abbau der Zwangswirtschaft erforderlich ist.

Der Verbraucherschutz baut sich auf einer besseren Vorsorgepolitik für die minderbemittelten Volksschichten auf. Das Preisprüfungswesen muß in enger Verbindung mit den Berufsvertretungen von Gewerbe und Handel weiter entwickelt werden. Dabei muß auch die Preispolitik der Verbände durch eine zentrale Preisprüfung überwacht werden. Zur Bekämpfung des Schleichhandels wurde die Mitwirkung der Arbeiterschaft gewonnen. Zugleich mit der zentralen Preisbildung muß auch eine mehr zentrale Regelung der Lohnentwicklung angestrebt werden.

Zur Steigerung der Arbeitswilligkeit und Arbeitsleistung muß unter Fortführung der bisherigen Politik des Reichswirtschaftministeriums auch weiter alles geschehen, um eine möglichst verbesserte Ernährung sicherzustellen.

Die weniger scharfe Ausmahlung des Brotmehles ist ein weiterer, durch Gesundheitsrücksichten unbedingt gebotener Schritt auf diesem Wege. Die Zuschüsse zur Verbilligung der Lebensmittel, obwohl vielleicht nicht ganz unbedenklich, werden vom Auslande nachgeahmt. Wichtiger werden die organisatorischen Maßnahmen zur Sicherstellung der Versorgung der minder bemittelten Bevölkerung sein. Eine Förderung des Genossenschaftswesens wird der Warenverteilung zugute kommen; im übrigen sind Erleichterungen für den Binnenhandelsverkehr beabsichtigt, insbesondere die Freilassung von der Konzessionspflicht. Wo die Versorgung der minderbemittelten Bevölkerung nicht in zweckmäßiger Weise durchgeführt wird, muß gegebenenfalls Kommunalisierung oder Sozialisierung erfolgen.

Die Sozialisierung kann bei der gegenwärtigen Wirtschaftslage nur mit großer Vorsicht durchgeführt werden. Sie kommt gegebenenfalls in Frage, wo wichtige Rohstoffe für die Allgemeinheit nutzbar zu machen sind, wo ein privates tatsächliches Monopol den Uebergang in Staatshände erleichtert, wo sich Industrien dem notwendigen Umgruppieren nicht fügen wollen oder wo ein Reichsmonopol für die Reichsfinanzen erwünscht ist. Die Sozialisierung ist so gedacht, daß der Besitz der Produktionsmittel vom Reich wirklich übernommen werden soll. Die sozialisierten Betriebe sollen jedoch eine freie Form erhalten, in der die Betriebsdemokratie richtig ausgebildet ist. Die leitenden Beamten sollen durch ihre Entlohnung am Betriebe interessiert werden.

Außerordentlich schwer lastet auf Deutschland die Brennstoffnot. Man hat vielleicht etwas lange das Stimmverhältnis der Kohlenverbände und -räte erwogen, während die Kohle selber zu fehlen drohte. Auch hier fand der Reichswirtschaftsminister eine äußerst bedrohliche Situation vor. In letzter Zeit ist die Beschaffung von Petroleum in größerem Umfange möglich gewesen. Bereits im nächsten Monat wird uns vier- bis fünfmal so viel Petroleum zur Verfügung stehen als zur gleichen Vorjahrszeit. Bis Ende Januar sind Abschlüsse auf 140 000 t Petroleum und Benzin getätigt, worunter sich auch Heizöl und Benzin für Motoren befinden. Zur Steigerung der Kohlenförderung ist im Reichsarbeitsministerium und Reichswirtschaftsministerium gemeinsam eine Reihe von Maßnahmen teils begonnen, teils in Aussicht genommen. So können im Braunkohlenbergbau bereits Produktionserhöhungen verzeichnet werden. Neue Felder sollen erschlossen werden. Im Steinkohlenbergbau ist die Heranziehung von Arbeitskräften und die Bereitstellung von Wohnungen das brennendste Problem. Für die erste Zeit ist ein Barackenbau organisiert worden, für später ist eine großzügige Aktion zur Förderung des Arbeiterwohnungsbaues geplant.

Die Wirtschaftspolitik nach außen hin hat zur Vorbedingung die Wiedergewinnung sicherer Grenzen. Mit Rücksicht auf die Valuta wäre eine genaue Kontingentierung der Einfuhr erwünscht. Zum Teil setzt sich jedoch bereits eine natürliche Kontingentierung infolge der beschränkten Kaufkraft Deutschlands durch. Wahrscheinlich werden wir in Zukunft eine Einfuhrpolitik der Industrieverbände betreiben müssen, da der Kredit des einzelnen nicht ausreicht. Zur Einberufung des vorläufigen Reichswirtschaftsrates, der an der Durchführung der deutschen Wirtschaftspolitik tätigen Anteil nehmen soll, ist bereits ein Gesetzentwurf ausgearbeitet und geht demnächst den Bundesstaaten zu. Dr. R.

Vom Mittellandkanal

Die Wasserversorgung der Südlinie

Von Regierungs- und Baurat Nagel und Baurat Fricke in Braunschweig

In der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“ 1919, Heft 7/8, lassen Geheimer Baurat Professor de Thierry (Berlin) und Professor O. Franzius (Hannover) der von der Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals herausgegebenen Denkschrift eine Besprechung zuteil werden.

Die Hauptrolle in der Besprechung des technischen Teiles spielt die Wasserversorgung. Es wird die Unmöglichkeit behauptet, „die Südlinie auf natürlichem Wege speisen zu können“, weil zu wenig Wasser vorhanden sei.

Der Wasserbedarf des Kanals soll in der Denkschrift zu gering angesetzt sein, was an erster Stelle darauf zurückzuführen sei, daß die Wasserverluste für Versickerung nur mit 4 l/sek. für 1 Kanalkilometer angenommen sind, während mindestens 12 l/sek./km gerechnet werden müßten. Die Annahme des Versickerungsverlustes von 4 l/sek. stützt sich auf die Angabe der Ingenieure Havestadt und Contag, daß nach neueren Erfahrungen diese Zahl zugrunde gelegt werden kann. In längeren Ausführungen wird diese Begründung durch Erfahrungen bemängelt. Zunächst werden an dem Vorliegen solcher Erfahrungen Zweifel geäußert, die sich aber alsbald zu der Behauptung verdichten:

„Es muß endlich mit der Legende, als ob derartige Erfahrungen wirklich gemacht wären, aufgeräumt werden.“

Weiter wird darauf hingewiesen, daß in der Denkschrift der Wasserbedarf auch deshalb erheblich zu klein berechnet sei, weil für die Scheitelhaltung das zur Anfeuchtung eines Teiles der Bruchwiesen nötige Wasser nicht berücksichtigt sei.

Als Hauptergebnis wird zunächst hingestellt, daß die tatsächlich nachgewiesene Wassermenge zur Kanalspeisung nicht ausreichen würde.

Sodann wird in der Besprechung weiter gesagt, daß „selbst auf diese scheinbar nachgewiesene Menge“ nicht gerechnet werden könnte, da mehrere der im Bodegebiet geplanten Sperren nicht gebaut werden dürfen, weil sie „Naturschönheiten von großem Werte vernichten“. Die Sperren bei Rotehütte, Wendefurth und an der Prinzensicht müßten ausfallen.

Schließlich wird behauptet, daß niemals der Beweis erbracht werden kann, daß die Wasserversorgung der Südlinie durchführbar ist.

Das muß von uns — wir haben uns zwölf Jahre lang mit der Frage der Harztalsperren beschäftigt — entschieden bestritten werden, und wir müssen deshalb noch einmal auf die Wasserversorgung der Südlinie zurückkommen.

Zunächst ist nach Vorstehendem zu entscheiden, ob bei Berechnung des Wasserbedarfs die Wasserverluste für Versickerung mit 4 l/sek. für 1 Kanalkilometer genügend berücksichtigt sind. Die Angabe, nach neueren Erfahrungen genügte die Annahme von 4 l/sek./km stammt, wie gesagt, von Havestadt und Contag, die zahlreiche Kanalprojekte aufgestellt haben. Wenn diese Ingenieure in so wichtiger Sache von Erfahrungen Gebrauch machen, so steht nach unserer Ueberzeugung mit Sicherheit fest, daß Erfahrungen vorliegen. Die Annahme von 4 l/sek./km weicht nicht wesentlich ab von den Ergebnissen der Beobachtungen an der fertigen Strecke des Mittellandkanals. Die Wasserverluste für Versickerung und Verdunstung sind in der Denkschrift (nach Havestadt und Contag) mit 8 l/sek. für 1 Kanalkilometer angesetzt. Selbst wenn die Verlustzahl von 4 l/sek./km für Versickerung zu klein sein sollte, so ist noch nicht gesagt, daß die Verlustzahl 8 l/sek./km ebenfalls zu klein ist. In der Tat kann nach neueren Ermittlungen von Kanalverwaltungen die Annahme der Wasserverluste für Versickerung und Verdunstung zu 8 l/sek. für 1 Kanalkilometer als unbedingt ausreichend angesehen werden, was im besonderen für die vorwiegend in Einschnitten liegende Südlinie gilt.

Der Wasserverbrauch zur Anfeuchtung der Bruchwiesen — die Anfeuchtung braucht nicht regelmäßig zu geschehen — ist nicht von sehr großer Bedeutung. Einige Millionen Kubikmeter Anfeuchtungswasser erhöhen den Kanalwasserbedarf nur um etwa 0,10 cbm/sek. In der Denkschrift ist der Wasserbedarf unter Annahme von zwanzig Schleusungen täglich im Hauptkanal und zwölf Schleusungen täglich im Verbindungskanal zur Saale zu 4,7+0,376= 5,076 cbm/sek. und unter Hinzufügung des Verlustwassers für den Halberstädter Stichkanal von 0,128 cbm/sek. zu rund 5,2 cbm/sek. ermittelt worden. Wird dieser Bedarf auf 5,4 cbm/sek. erhöht, so ist der Wiesenanfeuchtung im großen Bruche genügend Rechnung getragen.

Im nachstehenden soll nur kurz dargelegt werden, welche Wassermenge bei größter Trockenheit aus Oker und Bode der Südlinie in dem sehr trockenen Jahre 1911 hätte zur Verfügung gestellt werden können, wenn die Harztalsperren vorhanden gewesen wären.

Im Harzgebiet der Oker sind geplant:

1. Die Okertalsperre oberhalb Romkerhall mit 35 Millionen Kubikmeter Stauinhalt. (Dieser ist nach neueren Ermittelungen der Gesellschaft zur Förderung der Wasserwirtschaft im Harz erreichbar.)
2. Die Eckertalsperre oberhalb der Dreiherrnbrücke mit rund 8 Millionen Kubikmeter Stauraum.

Die Abflußmenge an der Okersperrstelle hat 1911 rund 41 Millionen Kubikmeter (die mittlere jährliche Abflußmenge aus elf Jahren [1907—1917] ist rund 62 Millionen Kubikmeter), die an der Eckertalsperrstelle rund 11 Millionen Kubikmeter betragen (die mittlere jährliche Abflußmenge aus sechs Jahren [1908—1913] ist rund 14 Millionen Kubikmeter). Die kleinste Wasserführung der Oker bei Börßum, wo die Entnahme für den Kanal stattfinden würde, ist für das Jahr 1911 zu rund 0,2 cbm/sek. anzusetzen. Davon brachten etwa

das abzusperrende Gebiet der Ecker . . .	0,04 cbm/sek.
das abzusperrende Gebiet der Oker . . .	0,08 „ „
das ungesperrt bleibende Gebiet	0,08 „ „

Die letztere Wassermenge wäre nach wie vor vorhanden gewesen. Aus dem Sperrgebiet der Oker hätte sich nach Errichtung der Sperre, da die jährliche Abflußmenge vollständig ausgeglichen wird, ein sekundlicher Abfluß von $\frac{41\,000\,000}{31\,500\,000}$ = rund 1,3 cbm ergeben (1 Jahr ist zu rund 31 500 00 sek. gerechnet). Aus dem Sperrgebiet der Ecker würde beim Vorhandensein der Sperre ein sekundlicher Abfluß von $\frac{11\,000\,000}{31\,500\,000}$ = rund 0,35 cbm erfolgt sein. Der große Stauraum ermöglicht nun einen so günstigen Betriebsplan für den Kanal, daß in den trockenen Monaten mindestens 110 v. H. des Mittelwassers abfließen können; der sekundliche Abfluß an der Okertalsperre wäre gewesen $1{,}10 \times 1{,}3 = 1{,}43$ cbm, an der Eckertalsperre $1{,}1 \times 0{,}35 = 0{,}39$ cbm. Der Abfluß bei Börßum würde demnach beim Vorhandensein der Sperren betragen haben $0{,}08 + 1{,}43 + 0{,}39 = 1{,}90$ cbm/sek. gegen 0,2 cbm/sek. ohne Sperren. Diese haben also eine Erhöhung der Wassermenge von $1{,}90 - 0{,}2 = 1{,}70$ cbm/sek. bewirkt, die an den Kanal abgegeben werden könnten.

Für die Bode steht fest, daß durch die Talsperren im oberen Bodegebiet bis Wendefurth ein Stauraum von rund 100 Millionen Kubikmeter erreichbar ist — erforderlich sind nur rund 90 Millionen Kubikmeter, und zwar durch die Sperren in der Rappbode, in der Warmen Bode unterhalb Braunlage, in der Kalten Bode oberhalb Rotehütte und in der Großen Bode oberhalb Wendefurth.

Ferner ist die Selketalsperre am Falkenstein möglich mit einem Stauraum von 20 Millionen Kubikmeter.

Die Abflußmenge bei Wendefurth hat 1911 nach den Ermittlungen der Gesellschaft zur Förderung der Wasserwirtschaft im Harz rund 125 Millionen Kubikmeter (die mittlere jährliche Abflußmenge ist rund 164 Millionen Kubikmeter), die der Selke am Falkenstein rund 32 Millionen Kubikmeter betragen (der mittlere jährliche Abfluß ist rund 43 Millionen Kubikmeter). Der kleinste sekundliche Abfluß der Bode bei Oschersleben an der Entnahmestelle für den Kanal hat sich 1911 zu 0,8 cbm/sek. ergeben. Davon haben geliefert:

die Bode bis Wendefurth . . . . 0,30 cbm/sek.
die Selke . . . . 0,10 „ „
das ungesperrt bleibende Gebiet der Bode . . 0,40 „ „

Die letztere Wassermenge bleibt unverändert. Beim Vorhandensein der Talsperren hätte sich ergeben

der Abfluß bei Wendefurth zu $\frac{125\,000\,000}{315\,000\,000} \times 1{,}10$ = rund 4,4 cbm/sek.

der Abfluß beim Falkenstein zu $\frac{32\,000\,000}{31\,500\,000} \times 1{,}10$ = rund 1,1 cbm/sek.

Der Abfluß bei Oschersleben würde mithin beim Vorhandensein der Talsperren betragen haben: $0{,}4 + 4{,}4 + 1{,}1 = 5{,}90$ cbm/sek. gegen 0,8 cbm/sek. ohne Sperren.

Der Gewinn an Wasser durch die Sperren beläuft sich also auf $5{,}9 - 0{,}8 = 5{,}1$ cbm/sek., die dem Kanal zugeführt werden dürften.

Aus Oker und Bode hätten also 1911 in trockenster Zeit an den Kanal abgegeben werden können $1{,}70 + 5{,}10$ = rund 6,80 cbm/sek.

Oker und Bode ermöglichen damit eine Kanalspeisung für etwa 30 Schleusungen täglich im Hauptkanal und 15 Schleusungen täglich im Verbindungskanal. Die mit natürlichem Gefälle der Südlinie zufließende Wassermenge genügt also für einen bedeutenden Kanalverkehr. Infolge dieses natürlichen Zuflusses ist die Wasserspeisung der Südlinie erheblich billiger als die der Mittellinie. Da die Wasserversorgung von größter Bedeutung für einen Kanal ist, so ist der Nachweis, daß die Südlinie aus den Harztalsperren ausreichend mit Wasser gespeist werden kann, besonders beachtenswert.

Der Vorteil, den die Harztalsperren für die Südlinie ergeben, würde wesentlich geringer werden, wenn, wie in der Besprechung verlangt wird, drei Bodetalsperren zur Schonung von Naturschönheiten ausfallen müßten und nicht gleichzeitig Ersatzstauraum auf andere Weise beschafft werden könnte. Dieser Ausfall kann aber fast vollständig ohne Nachteil für die Südlinie eintreten, denn der im Bodegebiet erforderliche Stauraum von 90 Millionen Kubikmeter kann ohne die Sperren bei Rotehütte und oberhalb Thale an der Prinzensicht erreicht werden, nachdem von der technischen Abteilung der Gesellschaft zur Förderung der Wasserwirtschaft im Harz festgestellt ist, daß in der Rappbode sich eine Aufspeicherung von 75 Millionen Kubikmeter erreichen läßt. Die Forderung der Besprecher, die Sperren bei Rotehütte, bei Wendefurth und oberhalb Thale an der Prinzensicht müßten wegen Erhaltung der Naturschönheiten fortfallen, kann also in der Hauptsache erfüllt werden. Als berechtigt kann die Forderung allerdings nicht anerkannt werden. Das Wendefurther Becken, das zur Kraftgewinnung nötig ist, würde Naturschönheiten nicht vernichten und auch keinen unschönen Anblick bieten, da es ständig so gut wie gefüllt gehalten werden würde. Durch die Rotehütter Sperre würden die Naturschönheiten nicht vermindert, sondern erhöht werden. Auch über die Frage, ob eine Sperre an der Prinzensicht oder oberhalb in Rücksicht auf die Naturschönheiten zulässig sein würde, sind die Meinungen geteilt. Bei dem jetzigen Stande der Bodetalsperrenfrage wird mit der Prinzensichter Sperre nicht gerechnet.

Die Tatsache läßt sich somit nicht bestreiten, daß im Bodegebiet eine ausreichende Wasseraufspeicherung ohne Vernichtung von Naturschönheiten möglich ist.

Es steht fest, daß die Wasserversorgung der Südlinie aus Oker und Bode nach Errichtung der Talsperren durchführbar ist.

Im übrigen kann das Ergebnis der eingehenden Bearbeitung der Talsperren durch die Gesellschaft zur Förderung der Wasserwirtschaft im Harz und die amtliche Lösung der Kanalspeisungsfrage abgewartet werden. Bei der weiteren Bearbeitung der Talsperren durch die technische Abteilung der genannten Gesellschaft wird die Kanalspeisung mit berücksichtigt. Für die Oker- und Eckertalsperre ist durch diese genauen Ermittlungen, über welche in einer Versammlung Ende vorigen Monats Mitteilungen gemacht worden sind, bereits nachgewiesen, daß die Kanalspeisung in dem vorgesehenen Umfange ohne irgendwelche Schädigung von Interessen Dritter durchgeführt werden kann. Auch für die Bodesperren läßt sich aus den bisherigen Untersuchungen schon das gleiche Ergebnis erkennen. Die technische Abteilung der vorerwähnten Gesellschaft, der der Baurat Schroeter in Braunschweig vorsteht, wird einwandfrei im einzelnen nachweisen, daß die geplante Kanalspeisung aus Oker und Bode nach Errichtung der Harztalsperren möglich ist.

Denkschrift über die Bildung eines Reichsverkehrsministeriums

Durch Verfügung des Reichspräsidenten vom 21. Juni d. J. ist der Reichsminister Dr. Bell unter Ernennung zum Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen mit der Leitung der Vorarbeiten für die Ueberführung der Staatseisenbahnen auf das Reich und mit der Bildung eines Reichsverkehrsministeriums betraut worden. Auch sind ihm die Befugnisse übertragen worden, die nach § 3 des Reichsgesetzes vom 27. Juni 1873 (Reichs-Gesetzblatt S. 164) dem Reichskanzler gegenüber dem Reichseisenbahnamt zustanden. — Zweckbestimmung des Verkehrsministeriums ist die Zentralisierung des Verkehrs. Seine Hauptaufgaben bestehen, außer in Liquidierung der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen und in der Erledigung der dem bisherigen Reichseisenbahnamt obliegenden Arbeiten, hauptsächlich in der Ueberleitung der bisherigen Staatseisenbahnen und Wasserstraßen auf das Reich bis zu den verfassungsmäßig vorgesehenen Zeitpunkten; dazu treten die Aufgaben auf dem Gebiete des Luftverkehrs und Kraftwagenverkehrs.

Dem der deutschen Nationalversammlung jetzt vorgelegten Haushaltsplan des Reichsverkehrsministeriums ist eine Denkschrift über die Bildung dieser Behörde für 1919[1] beigefügt. In ihr wird u. a. ausgeführt: In dem künftigen Reichsverkehrsministerium soll — abgesehen von den in den Geschäftbereich des Reichspostministeriums fallenden Angelegenheiten — die Bearbeitung sämtlicher auf dem Gebiet des Verkehrs dem Reich obliegenden Aufgaben vereinigt werden. In Betracht kommen in erster Linie das Eisenbahnwesen, sodann die in engstem Zusammenhang mit den Eisenbahnen stehenden Fragen der Wasserstraßen, endlich das Luft- und Kraftfahrwesen. Soweit zurzeit durch reichsgesetzliche Vorschriften anderen Reichsbehörden die Bearbeitung dieser Aufgaben übertragen ist, sollen besondere Gesetzentwürfe die Möglichkeit für die geplante Neuordnung schaffen.

I. Eisenbahnen. Auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens werden die dem Reiche zufallenden Aufgaben bis zum Uebergang der Staatseisenbahnen auf das Reich zunächst beschränkte sein; der volle Ausbau eines Reichsverkehrsministeriums wird erst nötig werden, wenn das Reich mit einem eigenen Bahnnetz auch eine unmittelbare Betriebsverwaltung erhält. Bis dahin läßt sich der Geschäftskreis der Reichseisenbahnverwaltung in drei Gruppen gliedern, und zur Erledigung der Geschäfte erscheint es geboten, in dem Reichsverkehrsministerium vorerst zwei Eisenbahnabteilungen einzurichten: die Eisenbahnaufsichtsabteilung für die Geschäfte, die bislang vom Reichs-Eisenbahnamte wahrgenommen worden sind, und die Eisenbahnverwaltungsabteilung für die Liquidation der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und die Vorbereitung der Uebernahme der Staatseisenbahnen durch das Reich. Ueber den beiden Abteilungen soll ein Unterstaatssekretär stehen, dem zugleich die allgemeine Vertretung des Ministers ob-

[1]) Der Haushalt des Reichsverkehrsministeriums tritt vom 1. Oktober 1919 ab an die Stelle des Haushalts des Reichs-Eisenbahnamts und des Haushalts der Hauptverwaltung der Reichseisenbahnen.

liegt. Die Abteilungen sollen durch einen Direktor und einen Dirigenten geleitet werden. Die für die Eisenbahnabteilungen nötigen Beamten werden teils durch Weiterverwendung von Bediensteten bei dem Reichs-Eisenbahnamt und dem Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, teils durch Heranziehung von landesstaatlichen Eisenbahnbeamten gewonnen. Durch Einsetzung von Stellen für ständige Hilfsarbeiter wird die Möglichkeit geschaffen, aus dem praktischen Dienst hervorgegangenen Nichtakademikern das Aufrücken in leitende Verwaltungsstellen zu eröffnen. Mit der Errichtung der Eisenbahnabteilungen kommen die beiden bisherigen Reichseisenbahn-Zentralbehörden: das Reichs-Eisenbahnamt und das Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Wegfall.

II. Wasserstraßen. Wenngleich für die Wasserstraßenabteilung des Verkehrsministeriums die eigentliche Verwaltungstätigkeit erst dann beginnen kann, wenn die jetzt den Ländern gehörigen Verwaltungsobjekte — die Wasserstraßen einschließlich der Nebenanlagen, des Seezeichenwesens und der Nutzungen aller Art — auf das Reich übertragen sein werden, ist doch schon jetzt eine nicht unerhebliche Verwaltungstätigkeit erforderlich, einmal zur Vorbereitung des Uebergangs der Wasserstraßen auf das Reich und zur Wahrnehmung der Reichsinteressen bei den mit den Ländern dieserhalb zu führenden Verhandlungen und außerdem zur Erledigung laufender Geschäfte. Die wirksame Vertretung des Reichs bei den Uebernahmeverhandlungen erfordert eine gründliche Kenntnis der Wasserstraßen und ihrer Verwaltungseinrichtungen, ihrer Verkehrsverhältnisse, ihrer wirtschaftlichen und finanziellen Bedeutung. Es kommt insbesondere darauf an, die Grenzen richtig zu bestimmen: zwischen den dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen, die auf das Reich zu übernehmen sind, und den weniger wichtigen, den Ländern zu belassenden Schiffahrtswegen; — zwischen den Nebenanlagen, Nutzungen und Gerechtigkeiten, die wegen ihres notwendigen Zusammenhangs mit einer Wasserstraße dem Reich zufallen müssen, und denjenigen, deren Mitübernahme vom Standpunkt der Reichsinteressen nicht notwendig oder nachteilig wäre. Hierbei würden die Wasserkräfte und Talsperren von besonderer Bedeutung sein; — zwischen den für die Wasserstraßen tätigen und den sonstigen Behörden, Beamten und Angestellten.

Von besonderer Wichtigkeit ist ferner die Prüfung der Berechnungen, welche die Länder über ihre Geldanlagen für die Wasserstraßen und über die laufenden Ausgaben und Einnahmen vorlegen werden, um bei der Auseinandersetzung mit dem Reich die Höhe ihrer Abfindungsforderungen zu begründen.

Neben diesen Geschäften der Uebernahmeverhandlungen werden aber auch schon vor dem 31. März 1921 Angelegenheiten zu bearbeiten sein, die sich daraus ergeben, daß Private, wirtschaftliche Vereinigungen und sonstige Körperschaften sich an das Reichsverkehrsministerium als den künftigen Träger der Wasserstraßenpolitik wenden werden. Weiter wird das Reich bei den Verhandlungen über die zwischenstaatlichen Schiffahrtverträge für Rhein, Donau, Elbe, Oder und Weichsel vertreten sein müssen. Das Reich besitzt, abgesehen vom Kaiser-Wilhelm-Kanal, keine eigenen Wasserstraßen und verfügt nicht über ein mit den erforderlichen Kenntnissen und Erfahrungen ausgerüstetes Personal. Diese Kenntnisse und Erfahrungen sind nur bei der Beamtenschaft der Länder vorhanden, die aber gerade jetzt ihre besten Kräfte gebrauchen. Es ist wichtig für das Reich, gerade diese Kräfte, insbesondere auch die in den Ministerien der Länder, später mit den Wasserstraßen selbst zu übernehmen. Für die Zwischenzeit wird aber die Aufgabe nur durch die nebenamtliche Beschäftigung geeigneter Landesbeamten im Reichsdienst zu erfüllen sein. In erster Reihe werden, da Preußen weitaus die meisten Wasserstraßen hat und einen viel größeren Anteil am deutschen Wasserstraßennetz als am deutschen Eisenbahnnetz besitzt, die Beamten der preußischen Wasserstraßenverwaltung in Betracht kommen, aber auch die anderen Bundesstaaten werden entsprechend zu berücksichtigen sein. Außer den nebenamtlich verwendeten Landesbeamten sollen zur Bearbeitung gewisser Fragen auch Sachverständige aus den Kreisen des Handels und der Industrie herangezogen werden, die im Wege des Privatdienstvertrages für das Reich zu verpflichten sind.

III. Luft- und Kraftfahrwesen. Bei den engen Beziehungen, die zwischen der Luftfahrt und dem Kraftfahrwesen bestehen, empfiehlt es sich, die Aufgaben des Reichs auf diesen beiden Gebieten an einer Stelle bearbeiten zu lassen und zu diesem Zwecke das durch den Erlaß vom 4. Dezember 1918 (Reichs-Gesetzblatt S. 1400) errichtete Reichsluftamt unter Erweiterung zu einem Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen als dritte Abteilung in das Reichsverkehrsministerium einzugliedern. Hinsichtlich der Luftfahrt erfordert die Zusammenlegung der einschlägigen Reichsgeschäfte nur insofern noch eine Geschäftsübertragung, als die Vorbereitung der Rechtsvorschriften und das Schutz- und Aufsichtsverhältnis über die Versuchsanstalt für Luftfahrt in Adlershof, die derzeit zur Zuständigkeit des Reichsministeriums des Innern gehören, von diesem auf das Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen übertragen werden. Auf dem Gebiet des Kraftfahrwesens herrscht noch eine weitgehende Zersplitterung. In der Bearbeitung von Kraftfahrfragen teilen sich zurzeit folgende oberste Reichsbehörden: das Reichministerium des Innern, das für die Vorbereitung der Gesetzgebung und die polizeiliche Aufsicht des Kraftwagenverkehrs zuständig ist; — das Reichswirtschaftsministerium, das die rein wirtschaftlichen Fragen der Kraftwagen bearbeitet, die Ein- und Ausfuhr von Kraftwagen überwacht, für die Durchführung der Normung der Wagentypen sorgt, die gesamte Verteilung der für den Kraftwagenverkehr zur Verfügung stehenden Betriebsstoffe durch die ihm angegliederte Mineralölversorgungsgesellschaft in der Hand hat und durch die Bewirtschaftung des Kautschuks und die Ueberwachung der Ein- und Ausfuhr von Automobilreifen das Kraftfahrwesen kontrolliert; — das Reichswehrministerium, dem die für militärische Zwecke während des Krieges geschaffene kraftfahrtechnische Prüfungskommission unterstellt ist, bei der die rein technischen Automobil- und Motorangelegenheiten bearbeitet werden, wie z. B. die Schaffung einheitlicher Typen, die Aufstellung von Normen für den Kraftwagenbau, die Festsetzung der zulässigen Nutzlasten; — das Reichsschatzministerium, das die Heeresbetriebe, die Kraftwagenparks, die Reifenlager usw. übernommen hat und für deren Ueberführung in die Friedenswirtschaft, insbesondere für die Verwertung der Heereskraftwagen, zuständig ist.

Die Bekämpfung der Mißstände im Kraftfahrwesen sowie die wirksame Förderung der volkswirtschaftlichen Ziele auf diesem Gebiet, endlich die Wahrnehmung des Geldnutzens des Reichs fordern eine Zusammenlegung der reichsrechtlich gegebenen Zuständigkeit, und zwar zweckmäßig in folgender Weise: die Verwertung der für fiskalische Zwecke entbehrlichen Kraftwagen verbleibt auch fernerhin der Verwertungsabteilung des Reichsschatzministeriums; — die Bearbeitung aller anderen oben aufgeführten Aufgaben wird von dem Reichsverkehrsministerium übernommen; — das Reichsverkehrsministerium hat aus Ersparnisgründen des Reichs darauf hinzuwirken, daß bezüglich der für die einzelnen Reichsbehörden benutzten Kraftwagen die allgemeinen Konstruktionsfragen, die Beschaffung, die Abnahme und die Unterhaltung nach tunlichst einheitlichen Richtlinien behandelt werden. Dr. R.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Lade- und Löschzeit.

Nach der Bestimmung des § 29 B.-Sch.-G. beginnt mit dem auf die Anzeige der Ladebereitschaft folgenden Tage die Ladezeit. Sie beträgt nach Absatz 2 dieser Bestimmung bei Ladungen bis zu 30 000 kg zwei Tage, bis zu 50 000 kg drei Tage, bis zu 100 000 kg vier Tage und so fort in Stufen von 50 000 kg je einen Tag mehr für jede höhere Stufe bis zu Ladungen von 500 000 kg; von da ab steigt die Ladezeit für je 100 000 kg um je einen Tag. Bei Ladungen über 1 000 000 kg beträgt die Ladezeit achtzehn Tage. Ergänzend dazu bestimmt der § 30 B.-Sch.-G. daß, falls der Absender die Ladung nicht so zeitig liefert, daß die Beladung innerhalb der Ladezeit vollendet werden kann, dem Frachtführer Liegegeld für jeden Tag gebührt, um welchen infolgedessen die Ladezeit überschritten wird, wobei jedoch für Tage, an welchen die Schiffahrt geschlossen ist, kein Liegegeld beansprucht werden kann.

Voraussetzung des Anspruches auf Liegegeld ist demnach die Ueberschreitung der Ladezeit seitens des Absenders, Voraussetzung des Laufens der Ladezeit andrerseits die Ladebereitschaft des Frachtführers und deren Anzeige; denn gemäß § 28 B.-Sch.-G. hat der Frachtführer, sobald er zur Einnahme der Ladung bereit ist, diese dem Absender anzuzeigen.

Die hier erwähnten gesetzlichen Regeln kommen mit wenigen Ausnahmen auch auf die bei der Beendigung der Reise in Frage kommende Löschbereitschaft und Löschzeit gemäß den §§ 47 ff. B.-Sch.-G. zur Anwendung; denn mit dem auf die Anzeige der Löschbereitschaft folgenden Tage beginnt die Löschzeit und es entsteht auch hier der Anspruch des Frachtführers auf Liegegeld, sobald die Löschzeit überschritten wird.

Bezüglich der Frage, zu welchem Zeitpunkte die Lade- und Löschbereitschaft des Schiffers eintritt, wird übereinstimmend angenommen, daß es hierzu nicht unbedingt erforderlich ist, daß das Schiff bereits am Lade- bzw. Löschplatz liege. Das Schiff muß nur im Abladehafen angekommen und derartig imstande sein, daß seinerseits nichts entgegensteht, sich unverzüglich an den angewiesenen oder anzuweisenden oder ortsüblichen Ladeplatz zu legen und mit der Einnahme der Ladung zu beginnen. (R. O. H.-G. Bd. 23 S. 415 ff.) Demgemäß ist es nicht notwendig, daß das Schiff bereits den Ladungsplatz erreicht hat, auch nicht, daß es am Ende der Reise schon den Löschplatz erreicht hat; vielmehr genügt es schon allein, daß das Schiff im Bestimmungshafen angekommen ist. Andrerseits genügt aber nicht die bloße Anzeige seiner Lade- und Löschbereitschaft seitens des Schiffers, vielmehr muß dieser auch tatsächlich imstande sein, am nächsten Tage die ihm angewiesene Stelle zu erreichen. Demzufolge ist das Moment der Ladebereitschaft niemals dann gegeben, wenn der Frachtführer seine Ladebereitschaft zu einer Zeit anzeigt, zu welcher die Zufahrtstraße zum Ladeplatze bereits gesperrt war, so daß also mit anderen Worten auch objektive Ladebereitschaft vorliegen und es dem Frachtführer objektiv möglich sein muß, seine Anzeige auch zur tatsächlichen Ausführung zu bringen. Demgemäß beginnt verneinendenfalls der Lauf der Ladezeit nicht

und es kann für den Frachtführer ein Anspruch diesfalls nicht zur Entstehung kommen, weil eben dem zuvor Gesagten zufolge Voraussetzung des Entstehens des Liegegeldanspruches die Ueberschreitung der Ladezeit ist. Bei der Löschung des Schiffes kann die Verpflichtung zur Anweisung eines anderen Löschplatzes oder die Einnahme eines solchen ohne Anweisung überhaupt erst dann in Frage kommen, wenn das Schiff den Bestimmungsort erreicht hat.

Für den Fall, daß der Frachtführer seine Ladebereitschaft anzeigt, obwohl sie tatsächlich noch gar nicht vorliegt, ist auch seine entsprechende Anzeige rechtlich unwirksam, wobei noch unter Umständen eine Schadensersatzpflicht dem Absender gegenüber eintreten kann, wenn dieser in der Erwartung der Abnahme nutzlose Vorkehrungen getroffen hatte; wie grundsätzlich jede andere Schadensersatzpflicht so ist auch diese Schadensersatzpflicht des Frachtführers in Fällen dieser Art davon abhängig, daß auf seiner Seite ein Verschulden dem Absender gegenüber vorliegt (§ 276 BGB.).

Ueber die Berechnung der Ladezeit selbst besteht keine Meinungsverschiedenheit in der Literatur. Nach der einen Ansicht soll nämlich die Berechnung der Ladezeit von Moment zu Moment, d. h. vom Moment des Ladebeginnes bis zum gleichen Moment des entsprechenden Tages, erfolgen, nicht also nach vollen Kalendertagen, während nach anderer Meinung die Berechnung nur nach vollen Kalendertagen stattfindet. Letztere Auffassung dürfte wohl die richtigere und dem Gesetz entsprechendere sein, weil nach der erwähnten gesetzlichen Bestimmung mit dem auf die Ladebereitschaft folgenden Tage die Ladezeit beginnt; daraus ergibt sich meines Erachtens mit Deutlichkeit, daß nur volle Kalendertage bei der Berechnung zugrunde gelegt werden können.

Nach der Bestimmung des § 29 Abs. 3 B.-Sch.-G. kommen bei der Berechnung der Ladezeit auch diejenigen Tage in Ansatz, an welchen der Absender, wenngleich ohne sein Verschulden, an der Lieferung der Ladung verhindert ist. Nicht in Ansatz kommen hingegen Sonntage und allgemeine Feiertage, sowie die Tage, an welchen durch zufällige Umstände, insbesondere durch Hochwasser oder Eisgefahr, die Verladung nicht nur der bedungenen, sondern jeder Art von Gütern auf das Schiff verhindert ist. Bemerkenswert ist hierbei, daß die Ladezeit gegen den Absender auch dann läuft, wenn er ohne sein Verschulden an der Lieferung der Ladung verhindert ist, wenn er also z. B. die von einem Dritten gekauften Versandgüter nicht geliefert erhalten hat. Selbstverständlich kann aber der Absender in Fällen dieser Art den Dritten, der ihm die Waren nicht rechtzeitig geliefert hat, in Höhe des Liegegeldes schadensersatzpflichtig machen, also mit anderen Worten von diesem die Rückerstattung des an den Frachtführer gezahlten Liegegeldes verlangen, ganz abgesehen von seinen anderweitigen Schadensersatzansprüchen gegen diesen wegen der verspäteten Lieferung der in Frage stehenden Waren. Die Folgen einer Unterbrechung der Ladezeit hat jede Partei zu tragen, auf deren Seite die Unterbrechung eintritt, ohne daß es auch hier auf ein Verschulden ankäme; diese Tage der Unterbrechung werden also wie alle anderen Tage der Ladezeit in diese mit einberechnet, wobei nur die erwähnten Ausnahmen bezüglich der bezeichneten Feiertage sowie des Eintrittes jener zufälligen Ereignisse, die die Verladung von Gütern jeder Art unmöglich machen, gelten.

Der § 33 B.-Sch.-G. regelt die sogenannte Wartezeit des Frachtführers. Nach Ablauf der Ladezeit oder der etwa vereinbarten Ueberliegezeit ist nämlich der Frachtführer nicht verpflichtet, noch länger auf die Lieferung der Ladezeit zu warten. Er muß jedoch seinen Willen, nicht länger zu warten, bei Ladungen bis zu 10 000 kg spätestens einen Werktag, bei Ladungen bis zu 30 000 kg spätestens zwei Werktage, bei Ladungen bis zu 50 000 kg spätestens drei Werktage vor Ablauf der Liegezeit oder der Ueberliegezeit dem Absender erklären. Ist dies nicht geschehen, so läuft die Wartezeit nicht eher ab, als bis die Erklärung nachgeholt ist und seit dem Tage, an dem sie erfolgt ist, die vorstehend bezeichneten Fristen verstrichen sind. Die Wartezeit läuft in keinem Falle ab, bevor eine der Ladezeit gleichkommende Frist seit dem Tage, an welchem das Schiff den Ladeplatz erreicht hat, verstrichen ist (§ 33 Absatz 2 B.-Sch.-G.). Hat nun der Absender bis zum Ablaufe dieser Wartezeit keine Ladung geliefert, so ist der Frachtführer an den ganzen Frachtvertrag nicht länger gebunden und befugt, von dem Absender ein Drittel der bedungenen Fracht als Entschädigung zu verlangen, wodurch aber ein bereits begründeter Anspruch auf das erwähnte Liegegeld nicht berührt wird. Demgemäß braucht der Frachtführer in Fällen dieser Art von dem Frachtvertrage gar nicht mehr in formeller Weise zurücktreten, vielmehr tritt der ganze Vertrag ohne weiteres von selbst außer Kraft. Seinen diesbezüglichen Willen, daß nämlich eine Bindung an den Frachtvertrag für ihn nicht mehr bestehe, bringt der Frachtführer dadurch zum Ausdruck, daß er von dem Absender ein Drittel der bedungenen Fracht als Entschädigung verlangt, ein Anspruch des Frachtführers, der ohne weiteres, d. h. also ohne Fristsetzung, gegen den Absender nunmehr fällig geworden ist; neben diesem Anspruche kann der Frachtführer nach positiver Bestimmung des Gesetzes auch seine etwa dem Gesagten zufolge entstandenen Ansprüche auf Liegegeld geltend machen, falls die Voraussetzungen hierfür gegeben sind.

Hatte der Absender bis zum Ablaufe der Wartezeit die Ladung nur teilweise geliefert, so ist der Frachtführer nach § 35 B.-Sch.-G. befugt, die Reise mit der unvollständigen Ladung anzutreten, falls nicht der Absender von dem Vertrage nach § 36 B.-Sch.-G. zurücktritt; denn nach § 36 B.-Sch.-G. kann der Absender vor dem Antritt der Reise von dem Vertrage unter der Verpflichtung zurücktreten, den Frachtführer durch Zahlung eines Drittels der bedungenen Fracht zu entschädigen, wie oben erwähnt wurde. Dem Frachtführer steht also dem Gesagten zufolge das Recht zum Antritt der Reise mit der unvollständigen Ladung nur dann zu, wenn der Absender nicht vor Antritt der Reise unter Entschädigung des Frachtführers in der bezeichneten Weise zurückgetreten ist. Seinen etwaigen Rücktritt muß der Absender dem Frachtführer klar und unzweideutig erklären, so daß dieser über den Willen des Absenders nicht im unklaren sein kann.

Außer der Verpflichtung des Absenders zur Entschädigung des Frachtführers durch Zahlung der Fracht in Höhe von einem Drittel derselben treffen den Absender auch die Kosten der Verladung und Wiederausladung, falls er von seinem gesetzlichen Rücktrittsrecht vor Antritt der Reise gemäß § 36 B.-Sch.-G. Gebrauch macht; hatte also der Frachtführer die Wiederausladung seines Schiffes durch seine eigenen Leute besorgen lassen, so muß der Absender dem Frachtführer auch diese Kosten erstatten, falls er von dem Vertrage zurücktritt. Nach der Bestimmung des § 36 Absatz 3 B.-Sch.-G. ist jedoch der Frachtführer andererseits verpflichtet, den Aufenthalt, welchen die Wiederausladung verursacht, sich gefallen zu lassen, selbst wenn dadurch die Ladezeit und eine etwa bedungene Ueberliegezeit überschritten wird, wogegen ihm Liegegeld für die Zeit nach Ablauf der Ladezeit und außerdem Ersatz des durch die Ueberschreitung der Lade- und Ueberliegezeit entstandenen Schadens gebührt, soweit der letztere den Betrag des Liegegeldes übersteigt. Im übrigen ist der Frachtführer, wenn der Absender nach erklärtem Rücktritt die Wiederausladung über die Wartezeit hinaus verzögert, berechtigt, die Güter selbst auszuladen und dieselben in einem öffentlichen Lagerhause oder in anderer sicherer Weise zu hinterlegen; in diesem Falle kann er, wie bereits erwähnt wurde, die Erstattung der Kosten der Wiederausladung von dem Absender verlangen.

Durch die Bestimmung des § 34 B.-Sch.-G., daß dem Frachtführer nach Ablauf der Wartezeit bei Nichtlieferung der Güter gegen den Absender ein Anspruch auf Zahlung eines Drittels der bedungenen Fracht nebst dem etwa entstandenen Liegegeld zusteht, ist meines Erachtens die Höhe der Entschädigung bindend normiert worden, so daß also mit anderen Worten höhere Entschädigungsansprüche von dem Frachtführer gegen den Absender nicht erhoben werden können; denn andernfalls hätte das Gesetz bestimmt, daß die Geltendmachung weiterer Schadensersatzansprüche seitens des Frachtführers nicht ausgeschlossen ist, wie das in sonstigen Fällen gesetzestechnisch grundsätzlich geschieht. Demgemäß kann der Frachtführer meines Erachtens von dem Absender auch keinerlei Schadensersatzansprüche daraus herleiten, daß ihm durch das Warten auf die Einladung seines Schiffes die Eingehung eines anderweitigen günstigen Frachtvertrages unmöglich geworden ist und ihm dementsprechend ein höherer Schaden entstanden ist, als er sich nach der obigen dem Gesetz zugrunde liegenden Berechnung gestaltet.

Die Verpflichtung zur Zahlung des Liegegeldes trifft nach der Ausdrucksweise des Gesetzes den Absender, was eben darauf beruht, daß der Absender diejenige Person ist, die den Frachtvertrag mit dem Frachtführer abgeschlossen hat. Demgemäß ist der Empfänger der Güter dem Frachtführer an sich nicht zur Zahlung des Liegegeldes verpflichtet, weil er eben mit dem Frachtführer in keinerlei Vertragsverhältnis steht. Gleichwohl kann auch für den Empfänger der Güter unter bestimmten Voraussetzungen eine Verpflichtung zur Zahlung des Liegegeldes dem Frachtführer gegenüber zur Entstehung kommen. Nach der auch im Gebiete des Binnenschiffahrtsrechtes anwendbaren Bestimmung des § 436 des Handelgesetzbuches wird nämlich, falls über den Frachtvertrag ein Frachtbrief ausgestellt worden ist, der Empfänger durch die Annahme des Frachtgutes verpflichtet, dem Frachtführer nach Maßgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten. Der Schwerpunkt dieser gesetzlichen Bestimmung liegt in den Worten „nach Maßgabe des Frachtbriefes". Demzufolge kann der Frachtführer von dem Empfänger der Güter, falls dieser dieselben angenommen hat, Zahlung des Liegegeldes nur dann verlangen, wenn der Betrag des Liegegeldes in dem Frachtbriefe zur ausdrücklichen Aufnahme gelangt ist. Allerdings ist diese Ansicht nicht unbestritten, indem ein Teil der Autoren dem Frachtführer selbst dann einen Anspruch auf Zahlung des fälligen Liegegeldes gewährt, wenn ein derartiger ausdrücklicher Vermerk über dieses Liegegeld in dem Frachtbriefe fehlt. Zur Begründung dieser Auffassung wird angegeben, daß die Nichtaufnahme des verwirkten Liegegeldes in dem Frachtbriefe regelmäßig auf einem Verschulden des Empfängers beruhe und die erwähnten Worte des § 436 HGB. nicht zu eng ausgelegt werden dürften; sie müßten sinngemäß auch auf diejenigen gesetzlich begründeten Ansprüche des Frachtführers ausgedehnt werden, die dem Empfänger deshalb, weil er sie selbst verschuldet habe, ebenso wie der sonstige Inhalt bekannt sein müßten. Meines Erachtens ist diese Begründung jedoch nicht überzeugend und beweiskräftig. Die Worte des Gesetzes „nach Maßgabe des Frachtbriefes" sind ganz klar und unzweideutig in dem Sinne abgefaßt, daß allein der Inhalt des Frachtbriefes für die Zahlungspflicht des Empfängers entscheidend sein soll. Wenn also der Frachtbrief keinerlei ausdrückliche Angaben über die etwaigen weiter gehenden Ansprüche des Frachtführers bezüglich der etwa zu zahlenden Liegegelder enthält, so muß der Empfänger eben annehmen können, daß auch derartige weiter gehende Ansprüche des Frachtführers

nicht bestehen und er seiner Zahlungspflicht genüge geleistet hat, wenn er dem Frachtführer nach Maßgabe des Frachtbriefes Zahlung leistet; dies gilt selbstverständlich nur dann, wenn der Frachtführer dem Empfänger bei Annahme der Frachtgüter nicht noch ausdrücklich mitgeteilt hat, daß außerdem von ihm noch das Liegegeld zu bezahlen sei, weil es ja dann dem Empfänger freisteht, die Annahme der Güter zu verweigern, falls er diese Zahlung nicht übernehmen will.

Wie bereits oben bemerkt wurde, stehen dem Frachtführer gegen den Absender ausser seinem Anspruche auf Zahlung eines Drittels der Fracht und der etwa fälligen Liegegelder keinerlei weitere Schadensersatzansprüche gegen ersteren zu, wenn er diese Ansprüche gemäß § 34 B.-Sch.-G. gegen den Absender geltend macht. Derartige weiter gehende Schadensersatzansprüche stehen dem Frachtführer jedoch gegen den Absender dann zu, wenn dieser gemäß § 36 B.-Sch.-G. von dem ganzen Vertrage zurücktritt; denn der § 37 Absatz 2 B.-Sch.-G. bestimmt ausdrücklich, daß dem Frachtführer außerdem — nämlich außer dem Anspruch auf Zahlung von einem Drittel der Fracht und des etwaigen Liegegeldes — Ersatz des ihm durch die Ueberschreitung der Lade- und Ueberliegezeit entstandenen Schadens gebührt, soweit der letztere den Betrag des Liegegeldes übersteigt. Den Nachweis eines derartigen weiteren Schadens hat der Frachtführer im Streitfalle zu erbringen, wie das auch schon die Regel ist. Positiv geregelt ist dieser Schadensersatzanspruch des Frachtführers von dem Gesetz nur in der Richtung, daß der Schaden dem Frachtführer nur insoweit zu ersetzen ist, als er den Betrag des Liegegeldes übersteigt; daraus ergibt sich mit anderen Worten, daß der Schadensersatzanspruch dann unbegründet ist, wenn der erlittene Schaden geringer ist als das zu zahlende Liegegeld oder doch nur in der Höhe dieses Liegegeldes besteht.

Dr. Werneburg, Rechtsanwalt, Berlin-Schöneberg.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Das Reichsverkehrsministerium. Der Nationalversammlung ist zum ersten Male ein Haushalt des Reichsverkehrsministeriums zugegangen, der mit Wirkung vom 1. Oktober 1919 an die Stelle des Haushalts des Reichseisenbahnamts und des Haushalts der Hauptverwaltung der Reichseisenbahnen tritt. Er schließt im ordentlichen Haushalt mit einem Fehlbetrag von rund 34 Millionen ab. Dem Haushalt ist eine Denkschrift über die Bildung des Reichsverkehrsministeriums beigegeben, als dessen Aufgaben in erster Linie bezeichnet werden: das Eisenbahnwesen, sodann die im engsten Zusammenhang mit den Eisenbahnen stehenden Fragen der Wasserstraßen, endlich das Luft- und Kraftfahrwesen. Da auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens die Aufgaben des Reichs bis zum Uebergang der Staatseisenbahnen auf das Reich zunächst beschränkt sein werden, wird bis dahin der Geschäftskreis der Reichseisenbahnverwaltung umfassen die Geschäfte, die bisher vom Reichseisenbahnamte wahrgenommen wurden, insbesondere die Ausübung der Reichsaufsicht, die Vorbereitung der eisenbahnrechtlichen Bestimmungen sowie die Mitwirkung bei der Regelung der internationalen Beziehungen, die Liquidation der Uebernahme der Staatseisenbahnen durch das Reich. Die bisherigen Reichseisenbahnzentralbehörden, das Reichseisenbahnamt und das Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen fallen fort. Die Wasserstraßenabteilung des Verkehrsministeriums soll den Uebergang der Wasserstraßen auf das Reich vorbereiten und die Reichsinteressen bei den mit den Ländern zu führenden Verhandlungen vorbereiten. Sie soll insbesondere die Grenzen bestimmen: zwischen den dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen, die auf das Reich zu übernehmen sind, und den weniger wichtigen, den Ländern zu belassenden Schiffahrtswegen: zwischen den Nebenanlagen, Nutzungen und Gerechtigkeiten, die wegen ihres notwendigen Zusammenhanges mit einer Wasserstraße dem Reiche zufallen müssen und denjenigen, deren Mitübernahme vom Standpunkt der Reichsinteressen nicht notwendig oder nachteilig wäre (Wasserkräfte, Talsperren); zwischen den für die Wasserstraßen tätigen und den sonstigen Behörden, Beamten und Angestellten. Das Luft- und Kraftfahrwesen, das zurzeit stark zersplittert ist, soll wie folgt zusammengelegt werden: Die Verwertung der für fiskalische Zwecke entbehrlich gewordenen Kraftwagen soll auch fernerhin der Verwertungsabteilung des Reichsschatzministeriums verbleiben, die Bearbeitung aller anderen Aufgaben vom Reichsverkehrsministerium übernommen werden, das im finanziellen Interesse des Reichs darauf hinzuwirken hat, daß bezüglich der für die einzelnen Reichsbehörden benutzten Kraftwagen die allgemeinen Konstruktionsfragen, die Beschaffung, die Abnahme und die Unterhaltung nach tunlichst einheitlichen Richtlinien behandelt werden. Soweit zurzeit durch reichsgesetzliche Vorschriften andern Reichsbehörden die Bearbeitung von Aufgaben des Reichsverkehrsministeriums übertragen ist, sollen zwei der Denkschrift beigefügte Gesetzentwürfe die Möglichkeit für die Neuordnung herbeiführen. Nach dem Gesetzentwurf über die Eisenbahnaufsicht wird die Reichsaufsicht bei der Eisenbahn vom Reichsverkehrsminister ausgeübt, auf den die Befugnisse und Zuständigkeiten des Reichseisenbahnamtes übergehen. Der Minister kann die Ausübung der Aufsicht über die einzelnen Eisenbahnunternehmungen nachgeordneten Behörden übertragen. Gegen die Eisenbahnverwaltungen haben die Aufsichtsbehörden des Reichs zur Durchführung ihrer Verfügungen dieselben Befugnisse, die den Aufsichtshörden der Länder zustehen. Zwangsmaßregeln werden auf Ersuchen der Reichsbehörde durch die Landesbehörde vollstreckt. Durch den Gesetzentwurf über die vorläufige Regelung der Luftfahrt wird die Reichsregierung ermächtigt, die Bearbeitung der die Luftfahrt betreffenden Angelegenheiten auch andern als den in der Verordnung vom 26. November 1918 über die Luftfahrt bestimmten Behörden (Reichsministerium des Innern, Reichsluftamt, Kriegsministerium, Reichsverwertungsamt) zu übertragen. R.

Neue Speditions- und Schiffahrtsgutachten der Handelskammer zu Berlin. a) Ein Handelsgebrauch, nach welchem eine Gemeinde als Lagerhalterin fremder Waren (8000 Pfund Dosenschinken in Saft) für die Versicherung dieser Waren gegen andere als Feuersgefahr zu sorgen hatte, ist für 1916 und 1917 nicht festzustellen. N. 13 548/19.

b) Für den Spediteur, der vom Empfänger allgemein beauftragt ist, alle für ihn bestimmten Güter in Empfang zu nehmen und abzurollen, besteht handelsüblich keine Verpflichtung, den Empfänger vom jedesmaligen Eintreffen der Güter zu benachrichtigen, damit dieser für etwaige Versicherung der einzelnen abzurollenden Güter Anweisung erteilen kann. Gewöhnlich erhält der Empfänger von seinem Absender Versandanzeige und hat dann genügend Zeit, dem Spediteur im einen oder anderen Falle Versicherungsauftrag zu erteilen. N. 14 946/19.

c) 1. Bei Beladung von Brennholzschiffen ist es handelsüblich, daß das Brennholz vor der Einladung in den Kahn auf der Ablage ordnungsmäßig aufgesetzt wird, so daß es vom Schiffer vor dem Beladen des Kahnes im Aufmaß genau kontrolliert werden kann. Im vorliegenden Falle ist das Brennholz mit Kleinbahnen und durch Umladung an die Einladestelle herangekommen. Wenn Schiffer N. N. eine bestimmte Menge im Ladeschein zur Beförderung nicht übernommen hat, vielmehr das Maß mit zirka 410 Raummeter angegeben worden ist, so wollte der Schiffer offenbar bezüglich der Menge einen Vorbehalt machen. 2. Bei Kiefernborkholzkloben, die vor der Einladung öfters umgeladen worden sind, kann, je nachdem die Ware dünn- oder dickborkig ist, sich ein Mindermaß bis zu 5% ergeben, für das nach den Auffassungen der von uns befragten Wirtschaftskreise der Schiffer billigerweise nicht aufzukommen hat. 3. Daß im Binnenschiffahrtsverkehr bei Uebernahme einer Ladung Brennholz von zirka 410 Raummeter Abweichungen bis zu 32 Raummeter zulässig sind, ist uns nicht bekannt. N. 14 800/19. H.

Etat des Reichsverkehrsministeriums. Der Haushaltsausschuß der Nationalversammlung beriet den Etat des Reichsverkehrsministeriums. Unterstaatsekretär Peters teilte mit, daß bei dem Mittellandkanal die Vorarbeiten für die Linie Hannover—Magdeburg abgeschlossen seien und eine Denkschrift fast fertig vorliegt. Für den Donau-Main-Kanal wurde die Bauwürdigkeit der Linie ebenfalls geprüft. Das System der Schiffahrtsabgaben werde einer Aenderung unterworfen werden müssen. Die Vereinigung aller Verkehrsmittel im Reichsverkehrsministerium ist nach einer Mitteilung des Ministers Dr. Bell in Aussicht genommen. Ein Reichsluftgesetz werde in nächster Zeit dem Kabinett vorgelegt werden. Das Ministerium hat auch die traurige Aufgabe der Liquidation der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Vorarbeiten zur Ueberleitung des gesamten Eisenbahnwesens auf das Reich seien in die Wege geleitet. Sodann verwahrte sich der Minister gegen die in der Presse erhobenen Vorwürfe, daß hinsichtlich der Verkehrsentwicklung nicht mit genügender Beschleunigung vorgegangen werde. Die Regierung werde nachdrücklich auf eine Besserung der Verkehrsverhältnisse hinwirken. R.

Die Wasserstände in den norddeutschen Stromgebieten im September 1919. (Nach den amtlichen Nachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde in Berlin.) Bei dem trockenen und ungewöhnlich heißen Wetter, das im September längere Zeit herrschte, nahmen die Wasserstände im allgemeinen immer mehr ab. Gegen Ende des Monats stieg die Oder auf kurze Zeit von Niedrig- auf Mittelwasser. Auch an den übrigen Wasserläufen kam infolge von Regenfällen die Abnahme zum Stillstand. Zu Aufwärtsbewegungen kam es an ihnen aber nur in ganz geringem Maße. In den östlichen Gebieten lagen die Wasserstände meist nicht viel über MNW. Nur die Weichsel hatte anfänglich MW und fiel erst nach und nach bis unter Sommer-MW. Die Elbe stand fast bis zum Schluß des Monats, unterhalb der Havelmündung auch noch an diesem unter MNW, ebenso den ganzen Monat hindurch die untere Havel und die Ems bei Lingen. Ohne die Zuschüsse aus dem Waldecker Staubecken, durch die dessen Inhalt von 92 auf 56 Millionen Kubikmeter abnahm, hätten wahrscheinlich auch die Weserwasserstände den ganzen Monat lang unter MNW gelegen, und zwar zum Teil ziemlich erheblich.

Das diesmalige Monatsmittel der Wasserstände liegt nach der Tabelle nur an der Weichsel etwas über dem ihm entsprechenden Durchschnittsbetrag aus 1896/1915, sonst überall darunter. Besonders groß sind die Fehlbeträge an der Elbe und am Rhein.

An diesem erreichte die Abnahme der Wasserstände jedoch ihr Ende, als sie auf MNW angelangt waren.

Wasserstände im September 1919.

Gewässer	Pegelstelle	September 1919			MW Sept. 96/15	Jahresmittel 96/15		
		NW	MW	HW		MNW	MW	MHW
Memel	Tilsit	84	103	130	143	80	239	602
Pregel	Insterburg[1])	−45	−32	−22	−18	−48	37	362
Weichsel	Thorn	80	107	141	83	−4	137	463
Oder	Ratibor	101	139	304	164	76	181	605
„	Frankfurt	55	64	98	129	57	163	376
Warthe	Landsberg	−25	−15	1	1	−36	60	237
Netze	Vordamm	−26	−15	1	−7	−37	27	137
Elbe	Barby	4	14	39	113	28	177	451
„	Wittenberge	7	18	28	122	50	192	434
Saale	Trotha U. P.	98	109	122	165	120	212	486
Havel	Spandau U. P.	6	13	18	46	24	77	145
„	Rathenow U P.[2])	−27	−22	−11	37	5	89	160
Spree	Spremberg U.P.	58	66	76	93	66	106	263
„	Kersdorf U. P.	170	189	205	224	196	255	345
Weser	Minden	158	163	173	206	164	266	564
Aller	Westen	156	162	172	238	186	293	480
Ems	Lingen	−171	−166	−152	−84	−136	−26	233
Rhein	Köln	75	99	140	226	78	261	621
Neckar	Heilbronn	8	24	42	69	18	97	415
Main	Hanau	77	96	152	121	95	161	397
Mosel	Trier	−12	1	19	45	−2	100	450

b) Odergebiet.

Lage der Binnenschiffahrt auf der Oder im September 1919. Mit dem ersten September trat der nach mehrtägigen Verhandlungen zwischen dem deutschen Transportarbeiter-Verband und dem Zentralverband der Maschinisten und Heizer einerseits, den zuständigen Gruppen des Arbeitgeberverbandes für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe andererseits am 23. August zum Abschluß gekommene neue Kollektivvertrag über die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Schiffsbesatzungen usw. in Kraft.

Der abgelaufene Tarifvertrag, der eine Ergänzung zu den generellen Abmachungen zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden vom 15. November 1918 bildete, war am 20. März 1919 mit Gültigkeit vom 1. April bis 31. August 1919 abgeschlossen worden. Der neue Vertrag läuft bis 31. März 1920.

Wenn es auch möglich war, verschiedene Forderungen der Arbeitnehmer, die für die Aufrechterhaltung eines einigermaßen normalen Betriebes nur als unannehmbar bezeichnet werden konnten, zurückzuweisen oder wenigstens erheblich herabzumildern, so mußten doch wieder erhebliche Zugeständnisse in der Lohnfrage gemacht werden.

Die nachstehende Uebersicht gibt einen Ueberblick über die Lohnverhältnisse auf der Oder vor und nach dem 1. September.

Der Wochenlohn beträgt für

	bisher M	jetzt M
Kapitäne	90,—	110,—
Kahnsteuerleute	80,—	98,—
Dampfersteuerleute	80,—	95,—
Decksleute	75,—	90,—
Schiffsjungen im 1. Jahr	25,—	35,—
Schiffsjungen im 2. Jahr	30,—	40,—
Schiffsjungen im 3. Jahr	45,—	55,—
Maschinisten	90,—	110,—
Heizer	75,—	90,—
jugendliche Heizer	—	75,—

Die unausbleibliche Folge der erneuten Betriebsverteuerung, nachdem schon in den vorhergehenden Monaten eine zweimalige Kohlenpreiserhöhung den Betrieb schwer belastet hatte, mußte eine Heraufsetzung der Frachten sein. Es wurden daher im Talverkehr die Grundfracht für Kohlen um 3,60 M und die Stationszuschläge um 20 % je Tonne mit Wirkung ab 1. September heraufgesetzt.

Der Wasserstand ist während des ganzen Monats, eine kleine etwa 5 Tage anhaltende Welle abgerechnet, als Niedrigwasser zu bezeichnen. Die Ausnutzung der Fahrzeuge war entsprechend gering, indem trotz Abfertigung von 757 Fahrzeugen in Cosel-Hafen nur 152 309 t Kohlen zur Verkippung gelangten. Der Kohlenumschlag litt aber auch insofern beträchtlich, als die Entlöschung der Erzkähne anhaltend eine sehr unliebsame Verzögerung erfuhr und demgemäß die Bereitstellung von Leerraum nicht in dem Maße erfolgte, wie es bei dem in Cosel-Hafen vorhandenen Kahnraum möglich gewesen wäre. Ein großer Teil der Erze war nämlich für Tschechien bestimmt, und da unsere Eisenbahnverwaltung aus berechtigten Gründen den Transport der Erze mit eigenen Wagen und Maschinen ablehnte und die im Pendelverkehr zwischen Cosel-Hafen und den tschechischen Hütten verkehrenden tschechischen Eisenbahnbetriebsmittel nicht ausreichten, mußten die Erzkähne drei Wochen und länger auf Entlöschung warten. Erst gegen Ende des Monats, als der Bestand an beladenen Erzkähnen schon bis auf 255 Fahrzeuge angewachsen war, gelang es zur Beseitigung der unhaltbaren Zustände zwischen den verschiedenen in Frage kommenden Interessenten für die Folge eine Einigung dahingehend zu erzielen, daß ein großer Teil der Erze auf Lager genommen werden soll. Immerhin konnten im Laufe des Monats noch fast 75 000 t entlöscht werden.

Der Bergverkehr ab Stettin litt in den ersten Tagen des Monats noch unter der Nachwirkung des oberschlesischen Grubenarbeiterstreiks im August. Die Erzdampfer, die so lange auf Bunkerkohlen hatten warten müssen, waren erst allmählich wieder in der Lage gewesen, zur Abholung der Erze aus Schweden den Stettiner Hafen zu verlassen, und demzufolge fingen erst von der zweiten Septemberwoche an stärkere Erzeingänge den Verkehr wieder zu beleben. Gr.

Gütersendungen nach der Oderumschlagsstelle Maltsch Hafen. Die Eisenbahndirektion Breslau teilt mit, daß vom 10. September 1919 ab bei der Umschlagsstelle Maltsch Hafen Gütersendungen zum Umschlag nur angenommen werden, wenn von der Umschlagsstelle die Ausgangsgenehmigung auf Grund entsprechender Bescheinigungen erteilt wird. Die Genehmigung geschieht vom Wasserwart (Hafenmeister) in Maltsch Hafen und bei der Meldung der Schiffer. Die Hafenordnung für die Umschlagsstelle Maltsch Hafen hat eine entsprechende Aenderung erfahren. R.

Der Tarifvertrag in der Binnenschiffahrt. Der Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe E. V. in Hamburg, der Deutsche Transportarbeiterverband, Mitgliedschaft Binnenschiffer und Flößer der Elbe, Oder und der Märkischen Wasserstraßen in Berlin und der Zentralverband der Maschinisten und Heizer sowie Berufsgenossen Deutschlands, Mitgliedschaft der Elbe, Oder und der Märkischen Wasserstraßen in Berlin, haben beantragt, den am 19. Juli 1919 vereinbarten Zusatz zu dem für allgemein verbindlich erklärten, auf Blatt 10 des Tarifregisters eingetragenen Tarifvertrage vom 26. Februar 1919 zur Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Schiffsmannschaften im Bereich des Stettiner Hafens gemäß § 2 der Verordnung vom 23. Dezember 1918 (Reichsgesetzblatt S. 1456) ebenfalls für den Bereich des Stettiner Hafens für allgemein verbindlich zu erklären. R.

c) Elbegebiet.

Die Elbeschiffahrt im Friedensvertrag. In einer längeren Betrachtung übt das „Prager Tagblatt" eine Kritik an den Bestimmungen des Friedensvertrages, soweit sie die Elbeschiffahrt betreffen. Hoffentlich fällt der Appell, den das Blatt an die tschechoslowakische Regierung richtet, auf günstigen Boden, damit die gröbsten Schädigungen der Elbeschiffahrt vermieden werden. Der Artikel lautet in seinen Hauptpunkten:

Das Wesentliche des Vertrages über die Elbe liegt im Artikel 340, der die Verwaltung dieses für Böhmen wichtigen Flusses einem Ausschuß übergibt, der im Vertrag Commission internationale genannt wird, in Wahrheit aber als Majorisierungsinstrument der Entente gedacht ist, da ihr sechs Ententevertreter (zwei Tschechen, ein Engländer, ein Franzose, ein Italiener, ein Belgier) und nur vier Reichsdeutsche angehören. Niemals hat man, sagt das Blatt, in Friedenszeiten eine Klage darüber vernommen, daß die deutsche Regierung ihre Macht über den Fluß mißbraucht oder auch nur den Versuch einer Beeinträchtigung fremder Interessen unternommen hätte. Was habe es nun für einen Sinn, den deutschen Gesellschaften Schleppboote und Dampfer zu konfiszieren, die Elbe einer feindlichen Staatenkommission zu überantworten, im Hamburger Hafen ein Reservatgebiet zu schaffen? Einen wirtschaftlichen Zweck könne unmöglich eine Maßnahme haben, die die Betriebsmittel aus dem Verband eines billig und klaglos arbeitenden, rein kaufmännischen Unternehmens herausreißt und sie an kleinere feindliche Gruppen verzettelt, die aus politischen, nichtökonomischen Gründen sich der Elbeschiffahrt zuwenden wollen. Man könne doch nicht annehmen, daß der von Amerika zu bestimmende Schiedsrichter (Art. 339), der die Entschädigung zu bestimmen hat, mit einem Betrag, der „keinesfalls den Anschaffungswert des abgetretenen Materials übersteigen darf", etwa den Friedenswert in den inzwischen wertlos gewordenen Marknoten als angemessene Entschädigung festsetzen wird. Das wäre ein Raub an dem deutschen Vermögen, der unmöglich den Ententestaaten zum dauernden Vorteil gereichen, sondern nur irgendeiner Gruppe von Spekulanten und Konzessionären Millionen in den Schoß werfen würde.

Auch der Artikel 363, der die Pachtung des Hamburger Reservatgebiets regelt, wird als eine in seinem Zwecke ganz dunkle Bestimmung bezeichnet. In Hamburg wurde von tschechoslowakischen Massengütern fast nur Zucker manipuliert, eingelagert oder in kleineren Fahrzeugen an Bord der Seedampfer gebracht. Diese Behandlung, um die sich die Hamburger Spediteure rissen, kostete außer den ebenfalls billigen Barauslagen im Frieden drei Pfennig pro Meterzentner! Selbstredend war eine so lächerlich billige Speditionsgebühr nur möglich, wenn der Spediteur vollkommen frei, sozusagen unpolitisch, das tschechoslowakische Frachtgut in der Weise manipulieren konnte, wie es am billigsten war, und dasselbe gilt für alle anderen Güter, auch die Importgüter.

[1]) Bei Insterburg enthalten die letzten vier Spalten Mittelwerte aus den Abflußjahren 1908/1915. — [2]) Wasserstände in den letzten Jahren gesenkt.

Man erkennt aus diesen Beispielen, denen sich noch andere anreihen ließen, wie sehr auch dieser Teil des Versailler Gewaltvertrages von einem Geiste deutschfeindlicher und sachfeindlicher Gehässigkeit erfüllt ist, der in dem Bestreben, Deutschland zu schädigen, die angeblich Begünstigten mitverwundet. Auch die überhitzten Bestimmungen der Stimmenverteilung des eingangs erwähnten Artikels 340 tragen dieses Kennzeichen der Bosheit an sich, die sich so leicht gegen den Urheber dieser Vertragskunststücke wenden kann. Wie erwähnt, erhält neben Belgien und Italien, das mit der Elbe nichts — aber rein gar nichts — zu tun hat, nur zu Majorisierungszwecken eine Stimme in der Elbekommission! Nun scheint aber Italien auf dem Wege zu sein, sich Deutschland zu nähern und von Frankreich abzurücken, wodurch im Falle einer Abstimmung leicht ein Stimmenverhältnis von fünf zu fünf erzielt werden könnte. Aber auch die zwei Vertreter der Tschechoslowakei werden hoffentlich nicht immer grundsätzliche Deutschenfeinde sein, mindestens eine der tschechoslowakischen Stimmen gehört den Deutschböhmen, die sieben Achtel des böhmischen Elbeverkehrs alimentieren. Die eine oder gar zwei tschechoslowakischen Stimmen würden, wenn sie die wahren Staatsinteressen gegenüber nationalistischem Deutschenhass vertreten, Deutschland zur Majorität der Elbekommission verhelfen! Man könnte sich über diese Möglichkeit freuen, wenn nicht die ganze Elbekommission ein so unbrauchbares, unnützes, kräfteverzehrendes Streitinstrument wäre, von dem man sich auch im Falle einer sachlichen, gerechten Stimmeneinteilung kaum einen Vorteil für die Entente oder für Deutschland versprechen kann.

Der wirtschaftliche Vorteil des Elbeschiffahrtsvertrages für die Tschechoslowakische Republik könnte, so schließt der Artikel des böhmischen Blattes, nur der sein, daß man freiwillig auf die Ausübung der für Deutschland zwecklos belästigenden Bestimmungen verzichtet und dafür im Kompensationsweg ernste handelspolitische Zugeständnisse Deutschlands eintauscht. Das müßte bald geschehen, bevor aus dem Vertrag konzessionierte Interessentengruppen entstehen, die dann zwangläufig den einzigen billigen Verkehrsweg, der Böhmen mit dem Meer verbindet, verteuern müssen. R.

Talsperre bei Neustadt a. d. Metau. An dem Detailprojekt wird bereits in der „Landeskommission für Flußregulierungen" gearbeitet. Die Sondierungsarbeiten sind vor kurzem ausgeschrieben worden und bestehen im Ausläufen von fünf Sonden, 2,5 m im Quadrat; diese Arbeiten müssen bis Ende November d. J. beendet werden. Die Talsperre soll in erster Linie die Ueberschwemmungen an der Mittelelbe verhindern, ferner aber der Gewinnung der Wasserkräfte dienen. Die größte aufzuspeichernde Wassermenge beträgt 15 Millionen Kubikmeter, die Dammhöhe 40 m, der Stau 10 km. Falls nach den Sondierungsarbeiten das Detailprojekt beibehalten werden kann, ist mit dem Baubeginn im nächsten Frühjahr zu rechnen. Dr. T.

Staustufe bei Neratowitz. Das Projekt wurde von der Prager Wasserstraßendirektion ausgearbeitet. Unter den für die Regulierung der Mittelelbe vorgeschlagenen Bauten ist diese Staustufe am wenigsten weit vorgeschritten. Gegenwärtig werden erst die Erdarbeiten von der Prager Baufirma Josef Kindl durchgeführt. Dr. T.

Uferschutzbauten gegen Ueberschwemmungen. Für die Regulierungsarbeiten bei Werdeck, mit deren Durchführung eben begonnen wurde, sind 400 000 K Baukosten vorgesehen; durch diese Herstellungen werden die zwischen Werdeck und Königinhof gelegenen Gemeinden vor Ueberschwemmungen geschützt. Der Bau dürfte im nächsten Jahre beendet werden. — Die Regulierungsbauten an der kleinen Elbe in Mittel- und Niederlangenau werden eifrig fortgesetzt. Der Zweck besteht im Schutze des Gebietes, der Kommunikationen und der Realitäten vor Hochwassern. — Die Regulierung an der Adler in Albrechtitz, zu deren Bauinangriffnahme alles vorbereitet ist, wurde bereits vergeben, so daß mit den Arbeiten dieser Tage begonnen wird. Der Zweck liegt wiederum im Schutze gegen Hochwasser. Dr. T.

Die Talsperre am Kreibitzbach. Dieser Bau, der bereits während des Krieges begonnen, später unterbrochen werden mußte, stellt eine größere Talsperre mit Erddammabschluß dar; mit dem Weiterbau ist in Bälde zu rechnen. Die maßgebenden Stellen hoffen die Arbeiten heuer oder in der ersten Hälfte des nächsten Jahres beenden zu können.

Schiffsankäufe für die Tschechoslowakei. Die Tschechoslowakei, die heute das wirtschaftlich und politisch gesundeste Staatswesen der früheren Doppelmonarchie ist, ist nicht nur für Hamburg, sondern für ganz Deutschland von allergrößter Wichtigkeit. Die Entente hat diesem lebensfähigen Staat in Hamburg einen Freihafen angewiesen, damit diesem Staat der erforderliche Zugang zum Meere zuteil wird. Inzwischen soll ja auch bereits eine tschechoslowakische Kommission in Hamburg gewesen sein, um über die Freihafenfrage zu verhandeln.

Die Tschechoslowakei besitzt jedoch nicht das erforderliche Schiffsmaterial, um den zu erwartenden regen Güterverkehr auf der Elbe zu bewältigen. Ohne eine ausreichende Flotte nützt jedoch auch der zugestandene Freihafen wenig. Es ist daher selbstverständlich, daß die Tschechoslowakei sich durch Kauf, Pacht oder sonstige Abmachungen den erforderlichen Schiffsraum beschaffen muß, wenn sie sich wirtschaftlich entwickeln will. Dieser Schiffsraum kann ihr jedoch von keiner anderen Gesellschaft in dem Umfange zur Verfügung gestellt werden als von den Vereinigten Elbeschiffahrtsgesellschaften in Dresden, die bereits jetzt infolge der enormen Fluß- und Binnenschiffahrt günstig abschneiden. Es schweben bereits Verhandlungen der Vereinigten Elbeschiffahrtsgesellschaften mit der Tschechoslowakei. Diese Verhandlungen scheinen aber nicht den von den Tschechen erwarteten Verlauf genommen zu haben, denn nach neueren Informationen bewegen ihre Bemühungen sich jetzt in anderer Richtung. Der Wiener Bankverein als Besitzer eines größeren Postens Aktien der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschiffahrts-A.-G. scheint nicht abgeneigt zu sein, wegen Verkaufs dieser Effekten zu verhandeln. Die Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-A.-G., die zu 95% im Besitz der Vereinigten Elbeschiffahrts-A.-G. ist und deren Betrieb bis 1930 an die Dresdener Gesellschaft verpachtet ist, unterhält noch einen Verwaltungssitz in Wien. In der letzten Zeit sind wiederholt Verhandlungen geführt worden, um diesen Sitz nach Prag zu verlegen. Bei dem häufigen Wechsel der leitenden Persönlichkeiten in der Tschechoslowakei sind diese Nationalisierungsbestrebungen aber ins Stocken geraten und die neue Leitung des Handelsministeriums in Prag scheint auch die Absicht zu haben, in der Frage der Schaffung einer eigenen Donauflotte sich noch etwas zurückzuhalten und zunächst die Entscheidungen über die von der Entente zugesicherte Ueberweisung von Flußschiffen abwarten zu wollen. Von der über diese Zuweisungen hinausgehenden Erwerbung von Fahrzeugen haben sie zunächst mit der Begründung einer zu hohen Preisforderung Abstand genommen. Die in der letzten Zeit durch Vermittlung einer Hamburger Firma zum Abschluß gebrachten Verkäufe einiger Elbschiffe an österreichische Unternehmer stehen jedenfalls mit dieser Angelegenheit nicht in Verbindung. R.

Tschechoslowakische Schiffahrtsfragen. In letzter Zeit beginnen sich weitere Kreise um die Schiffahrt der Tschechoslowakischen Republik zu interessieren, da erst der Friedensvertrag Grundlagen für dieselbe geschaffen hat. Insbesondere die Bestimmungen des Friedensvertrages mit Deutschland sind für die tschechoslowakische Schiffahrt von Wichtigkeit. Gemäß Artikel 271, 173 werden die Flaggen aller verbündeten und befreundeten Mächte (darunter ist auch die Tschechoslowakische Republik genannt) auch in dem Falle anerkannt, daß sie keine eigene Küste haben, wenn die Schiffe in einem bestimmten Hafen registriert sind. Dieser dient dann den Schiffen als Registrierhafen.

Hierdurch wurde die alte Beschränkung aufgehoben, daß nur der Eigentümer einer Küste Eigentümer einer Flagge sein kann, wodurch Binnenstaaten die Möglichkeit eines eigenen Schiffsparkes benommen war. Die von den neuen Staaten ausgestellten Zeugnisse und Urkunden für Schiffe werden allgemein anerkannt, falls sie den Gebräuchen der Seeschiffahrt entsprechen. Hierdurch wird die tschechoslowakische Flagge auf dem Weltmeer die gleiche Berechtigung haben, wie sie die großen Schiffahrtsnationen genießen.

Gemäß Artikel 363 vermietet Deutschland im Hafen von Hamburg und Stettin der Tschechoslowakischen Republik auf die Dauer von 99 Jahren ein Gebiet, welches als Freihafen dienen soll und die Durchfuhr von Waren ermöglichen wird. Die Abgrenzung dieser Gebiete, die Einrichtung sowie die Art und Bedingung der Benützung bestimmt gemäß Artikel 364 eine Kommission, die aus je einem Vertreter Deutschlands, der Tschechoslowakei und Großbritanniens besteht. Die Bestimmungen können in je zehn Jahren revidiert werden, und erklärt sich Deutschland mit der auf diese Art herbeigeführten Entscheidung im vorhinein einverstanden.

Durch die Gewährung des Freihafens in Hamburg und Stettin ist der Wunsch der Tschechoslowakei nach dem Zugang zum Meere erfüllt. Daß auf die Waren, welche nach diesen Häfen gebracht werden und denselben mit der Bestimmung für die Tschechoslowakei transitieren, keinerlei Zölle gelegt werden dürfen, entspricht der Natur des Freihafens.

Für die Binnenschiffahrt sind die Bestimmungen über die Internationalisierung der Flüsse von Wichtigkeit. Gemäß Artikel 331 wurden internationalisiert: die Elbe von der Moldaumündung, die Moldau von Prag stromabwärts, die Oder von der Opamündung, die Donau von Ulm sowie Neben- und Verbindungskanäle, die diese Flüsse verbinden. Auf diesen Linien genießen die Angehörigen, Waren und Flaggen aller Staaten Gleichberechtigung auch gegenüber jenen Staaten, die dem Ufer angrenzend sind, sowie gegenüber denjenigen, die die Meistbegünstigung genießen. Eine Beschränkung greift nur gegenüber Deutschland Platz, das den Personen- und Güterverkehr durch regelmäßige Linien zwischen Häfen verbündeter und befreundeter Nationen nur mit Zustimmung derselben führen kann. Auf diesen internationalisierten Strömen dürfen jene Gebühren eingehoben werden, die zur Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarmachung derselben dienen.

Für die Strecken der Elbe und Moldau werden größere Auslagen für Verbesserung nicht entstehen. Diese Kosten werden in der Strecke von Gyöny nach Preßburg und Deveny sowie beim Eisernen Tor in der Donaustrecke bedeutender sein. Um die Donauschiffahrt im Gebiete der Tschechoslowakischen Republik zu verbessern, werden Regulierungsarbeiten notwendig sein, zu denen auch die Ungarn infolge der Internationalisierung der Donau werden gezwungen werden. Die Binnenschiffahrt der

Republik benötigt zur Entwicklung der ehesten Schiffbarmachung der March sowie der Erbauung des Kanals zwischen Pardubitz und Prerau.

Die Verwaltung der Elbe obliegt einer internationalen Kommission, die aus vier Vertretern Deutschlands, zwei der Tschechoslowakei und je einem Großbritanniens, Frankreichs, Italiens und Belgiens besteht. Desgleichen ist in der Oder-Kommission ein tschechoslowakischer Vertreter. In der europäischen Donau-Kommission ist kein tschechoslowakischer Vertreter, jedoch hat die Republik das Recht auf einen Vertreter in der Donau-Kommission von Ulm nach Braila. Die Auswahl und Nominierung dieser Vertreter ist von größter Wichtigkeit.

Die Schiffahrtsfragen sind sonach in der Tschechoslowakischen Republik von weittragender wirtschaftlicher Bedeutung, und würde ihre Behandlung mehr Aufmerksamkeit verdienen, als es bisher geschehen ist. Insbesondere wäre eine Stelle zu schaffen, die alle Fragen zusammenfassend behandeln würde, so daß eine einheitliche Regelung erfolgen würde. Dr. Bruno Tauber (Prag).

Erhöhte Zuschläge zu den Kanalabgaben. Der Reichswirtschaftsminister gibt unterm 15. Oktober einen Erlaß bekannt, betreffend die Erhebung erhöhter Zuschläge zu den Kanalabgaben und Schlepplöhnen für den Kaiser-Wilhelm-Kanal. Nach erfolgter Zustimmung des Reichsrats wird ein Zuschlag von 150 v. H. zu den im revidierten Abgabentarife für den Kaiser-Wilhelm-Kanal vom 4. August 1896 („Reichsgesetzblatt“ S. 681 ff.) vorgesehenen Kanalabgaben und von 175 v. H. zu den ebenda festgesetzten Schlepplöhnen festgesetzt. Die Erhebung der Zuschläge beginnt mit dem 1. November 1919 und erfolgt bis auf weiteres. Die in dem Erlasse vom 1. April 1918 („Reichsgesetzblatt“ S. 175) angeordneten Zuschläge fallen mit dem gleichen Zeitpunkt fort. R.

d) Donau-Elbe-Gebiet.

Ein Kanalprojekt zwischen Pardubitz und Olmütz. Unlängst weilte in Olmütz eine viergliedrige amerikanische Kommission zwecks Untersuchung des Kanalprojektes zwischen Pardubitz und Olmütz. In Olmütz würde ein Hafen errichtet werden, und zwar auf dem sogenannten kleinen Exerzierplatz hinter dem Militärgericht. In Neuwelt bei Olmütz würde man einen Güterbahnhof errichten. Der Kanal sowie die Schleusen würden durch das Wasser aus den nordmährischen Talsperren getränkt werden. Durch die Errichtung dieses Kanals würde man eine direkte Verbindung der Tschechoslowakischen Republik mit der Donau, dem Schwarzen Meere und Hamburg erzielen. Die Fahrt der Lastschiffe von Hamburg nach Bratislava ist auf 14 Tage berechnet. Die amerikanische Kommission verfolgt diese Frage mit großem Interesse. Dr. T.

e) Mittellandkanal.

Denkschrift über den Mittellandkanal (vgl. Heft 18 der „Zeitschrift“ S. 305. Die Schriftleitung.) Der Staatshaushaltsausschuß der Preußischen Landesversammlung beriet am 20. Oktober einen Antrag zum Bau des Mittellandkanals, besonders zum Bau eines Stichkanals nach Hildesheim. Die Debatte wurde indessen abgebrochen und soll erst wieder fortgesetzt werden, wenn die Denkschrift der Regierung über diese Frage vorliegt. R.

Vom Bau des Kanals Rhein—Weser—Elbe (Mittellandkanal). Kürzlich ging von Berlin aus die Mitteilung durch die Presse, daß am Bau des Mittellandkanals jetzt 20 000 Arbeiter arbeiteten, deren Zahl aber in Kürze auf 100 000 erhöht werden sollte. Nach genauer Aufstellung der Kanalbauleitungen arbeiten an der ganzen Strecke und den Nebenstrecken insgesamt 3000 Arbeiter. R.

f) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Einrichtung eines Stückgutverkehrs Hamm-Duisburg auf dem Wasserwege. Die städtische Hafenverwaltung beabsichtigt, auf dem Wasserwege einen Stückgutverkehr zwischen Hamm und Duisburg einzurichten. Bei den heutigen Eisenbahnfrachtsätzen und der Unzuverlässigkeit im Eisenbahnbetrieb ist die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße ohne Zweifel erheblich gestiegen. Brauchen doch die Stückgutsendungen zwischen Hamm und Duisburg zurzeit häufig 8 bis 14 Tage. Es ist geplant, alle acht Tage eine zuverlässige Verbindung zwischen Hamm und dem Rhein herzustellen. Gegebenenfalls soll die Einrichtung auch für den Verkehr zwischen Hamm und Emden, Bremen und Hannover ausgedehnt werden. R.

Rhein-Seitenkanal oder Rhein-Kanalisierung? Die Stadt Basel ist zwar schon seit langer Zeit bemüht, die Ausdehnung der Rheinschiffahrt zu fördern und bis zu sich heranzuziehen: sie hat Hafenanlagen eingerichtet und ist mit dem weiteren Ausbau derselben fortdauernd beschäftigt. Der Entwicklung der Schiffahrt bis nach Basel liegen aber allerhand Schwierigkeiten im Wege, die nicht zuletzt in der auf dem oberen Rhein herrschenden besonders starken Strömung zu suchen sind. Diesen soll jetzt nach einem neuerdings im Petit Journal vom August d. J. bekannt gegebenen Aufsatz durch einen bei Kems unterhalb Basel abzweigenden und nach Straßburg zu führenden Kanal längs des Rheins nach einem Entwurf des Ingenieurs Kählin in Straßburg abgeholfen werden. Bei Kems soll im Zusammenhange damit der Rhein durch eine Stauanlage durchquert und das aufgestaute Wasser, soweit es nicht zur Kanalspeisung benötigt wird, zur Kraft- und Lichterzeugung verwandt werden. Dieser Gedanke der Förderung der Rheinschiffahrt und der Verwertung der im Rhein vorhandenen Wasserkräfte ist keineswegs neu. Schon vor längeren Jahren ist man dem Gedanken nähergetreten, die im Oberrhein vorhandenen Wasserkräfte durch Stauanlagen zu fassen und durch seitlich daneben angelegte Kraftanlagen in Kraft und Licht umzuwandeln. Neben diesen Kraftwerken sollten für die Schiffahrt Schleusen mit den zugehörigen Ober- und Unterkanälen erbaut werden. Auf diese Weise wäre bei Durchführung des Gedankens neben dem erreichten Zweck der Kraftwerke selbst der Rhein zum Besten der Schiffahrt kanalisiert worden. Eine derartige Kanalisierung würde sich aber höchstwahrscheinlich billiger als ein besonderer Seitenkanal mit erheblichen Abmessungen herstellen lassen und auch sonst vor diesem den Vorzug verdienen. Dü.

Ein neuer Tarifvertrag in der Rheinschiffahrt. Zwischen dem Arbeitgeberverband der Rheinreedereien und dem Transportarbeiterverband (Binnenschiffahrt) ist der neue Tarifvertrag nunmehr abgeschlossen worden, der für Kapitäne, Schiffsführer und Matrosen eine Erhöhung des bisherigen Wochenlohns um 35 bis 40 M vorsieht. Der Tarif gilt ab 1. Oktober rückwirkend bis 31. März 1920. Bei Fahrten nach Holland und dem Elsaß ist der Valutaunterschied mit 3 Gulden bzw. 4 Franken zu vergüten. Die Verhandlungen werden in Duisburg-Ruhrort geführt. R.

Holland und die Rheinschiffahrtsakte. Das Amsterdamer „Handelsblad“ protestiert gegen die von der Entente dekredierte Revision der Mannheimer Rheinschiffahrtsakte und erklärt, nicht einsehen zu können, warum England, Italien und Belgien über die Rheinangelegenheiten mitreden sollen und Frankreich doppelt so viel Kommissionsstimmen wie Holland und den Vorsitz haben müsse. Solange Holland nicht seine Zustimmung gegeben habe, müsse die alte Rheinakte in Kraft bleiben. R.

Frankreichs Eindringen in die deutsche Rheinschiffahrt. Unter der Bezeichnung „Société d'Etude sur la Navigation pour le Rhin“ ist eine Handelsgesellschaft gegründet worden mit der Aufgabe, alle Untersuchungen zu unternehmen, hinsichtlich der Erwerbung von schwimmendem Material oder Interessenanteilen an Rheinschiffahrtsgesellschaften von französischen Gruppen. Die Gesellschaft soll Maßnahmen ergreifen, die Entwicklung französischer Interessen an der Rheinschiffahrt zu fördern und bereits bestehende oder noch zu gründende französische Schiffahrtsgesellschaften am Rhein in jeder Hinsicht zu unterstützen. Der Sitz ist in Paris 73 Boulevard Haußmann. Das Kapital beträgt 500 000 Franken. R.

g) Mosel- und Saargebiet.

Entschädigung der Mosel- und Saarschiffer durch das Reich. Der Reichskommissar für die besetzten rheinischen Gebiete hat den Mosel- und Saarschiffern mitgeteilt, es werde jetzt eine Verordnung ausgearbeitet, durch die die Entschädigung der durch die Beschlagnahme für die feindlichen Mächte im Kriege entstandenen Schadenfälle geregelt werde. Das Reich habe die nötigen Mittel zur Verfügung gestellt. R.

h) Donaugebiet.

Englische Monopolisierung des Donauverkehrs? Wie es in der „Wiener Mittagszeitung“ heißt, steht ein englisches Finanzkonsortium in weit vorgeschrittenen Verhandlungen wegen Ankaufs des gesamten Schiffsparkes, der Landungsplätze und Lagerhäuser der Donaudampfschiffahrts-, Süddeutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft, der ungarischen und serbischen Schiffahrtsgesellschaften. Die Vertreter des englischen Finanzkonsortiums, das derart ein Monopol der Donauschiffahrt anstrebt, verhandelten in Wien und Budapest. Wie verlautet, steht der Verschmelzung der bestehenden Gesellschaften unter englischer Flagge kein ernstes Hindernis entgegen. R.

Eröffnung der Güterannahme auf der Donaustrecke in der Tschechoslowakei. Das tschechoslowakische Donau-Transportamt als Frachtführer eröffnete am 20. Oktober 1919 einen Güterverkehr auf der Donaustrecke mit Ausnahme der Zuflüsse und Kanäle zwischen den tschechoslowakischen Schiffsstationen bzw. Ladestellen untereinander sowie zwischen den Schiffsstationen bzw. Ladestellen einerseits und ungarischen sowie jugoslawischen Schiffsstationen bzw. Ladestellen andererseits. Die Stationen in diesem Verkehre sind identisch mit jenen der „Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“, und es sind die Güter an diesen Stationen aufzuliefern bzw. zu beziehen.

Zunächst wird die Güterannahme an und nach folgenden Stationen eröffnet:

Am tschechoslowakischen Ufer: Bratislava, Kértveljes (Körtveljes), Bés (Bös), Kolozném (Néma), Komárno (Komorn), Dunajské Radvány (Dunaradvány), Parkan (Párkány);

am ungarischen Ufer: Budapest;

am jugoslawischen Ufer: Baja, Novisad (Neusatz), Zemun (Semlin), Belgrad.

Die Eröffnung weiterer Stationen ist in Aussicht genommen und wird fallweise verlautbart werden.

In diesem Verkehre werden bis auf weiteres grundsätzlich nur komplette Schleppladungen von mindestens 3000 q, bzw. Frachtzahlung für dieses Gewicht angenommen werden, nach Budapest jedoch nur dann, wenn seitens des Absenders Rückfracht für komplette Schleppladungen garantiert bzw. Zahlung hierfür geleistet wird.

Die bezüglichen Transporte werden in diesem Verkehr nur nach spezieller, vorher zu treffender Vereinbarung übernommen.

Im Hinblick auf den derzeit an den einzelnen Stationen nur in beschränktem Maße zur Verfügung stehenden Lagerraum sind die Transporte erst nach vorher einzuholender Zustimmung der betreffenden Schiffsstation anrollen zu lassen.

Barvorschüsse und Nachnahmen nach Eingang sind unzulässig. Bahnvorfrachten bis zur Schiffsstation werden für die Parteien nur dann ausgelegt, wenn vorher ein entsprechendes Depot bei der betreffenden Agentur geleistet wurde.

Die Zahlung von Fracht- und Nebengebühren hat grundsätzlich an den tschechoslowakischen Schiffsstationen alle Gebühren zu frankieren, bzw. werden dieselben gegen vorher zu leistendes Depot abgerechnet. Im Verkehr von ausländischen nach tschechoslowakischen Schiffsstationen können Fracht- und Nebengebühren nur überwiesen werden; im Verkehr der tschechoslowakischen Schiffsstationen untereinander ist sowohl Frankierung als auch Ueberweisung der Gebühren zulässig.

Alle einschlägigen Auskünfte erteilt Tschechoslowakisches Donau-Transportamt in Bratislava.

Sämtliche den Güterverkehr des Donau-Transportamtes betreffenden Verlautbarungen gelangen im „Amtsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" zur Veröffentlichung. Dr. T.

i) Oestliche Wasserstraßen.

Die Internationalisierung der Weichsel, die von der Versailler Konferenz gefordert, von den Polen aber zunächst abgelehnt wurde, ist nun doch vom polnischen Reichstag genehmigt worden. Auch Bug und Narew sollen internationalisiert werden, da sie nach der Ukraine und Litauen hinüberreichen. In polnischen und französischen Kreisen bezeichnet man diese Maßregel als einen weiteren Schritt zur englischen Kolonisierung Mitteleuropas. R.

Freigabe des Netzeweges[1])? Bekanntlich finden in diesen Tagen Verhandlungen der deutschen Reichsbehörden mit den Polen über wirtschaftliche Fragen statt. Eine den Osten recht interessierende Frage ist die Freigabe des Netzeverkehrs für die deutsche Binnenschiffahrt. Wie wir heute von gutunterrichteter Stelle erfahren, sollen die Verhandlungen nun so weit gediehen sein, daß mit der Freigabe in den nächsten Tagen gerechnet werden kann. Das wäre an sich ein recht erfreuliches Zeichen und im Interesse des Wirtschaftslebens des Ostens recht zu begrüßen; denn die Netze hat insofern Bedeutung für unseren Binnenverkehr, als sie gewissermaßen den Wasserweg nach dem Herzen Deutschlands darstellt. Geographisch bestände die Möglichkeit nicht nur mit Oberschlesien, sondern auch über Berlin mit Hamburg und Magdeburg zu verkehren. Wieweit wir aber bei der vorgerückten Jahreszeit von der neuen Maßnahme praktisch Nutzen haben werden, bleibt doch immerhin abzuwarten. Wir wollen nicht zu schwarz sehen. Aber man muß sich vergegenwärtigen, daß Transporte von Oberschlesien nach dem Osten etwa 40 Tage brauchen. Gelingt es den Schiffern nicht, bis zum 10. November etwa Bromberg passiert zu haben, so laufen sie Gefahr, stecken zu bleiben. Wasserstand und Witterung sind zwei bedeutsame Faktoren, die oft nur mit Risiko in die Rechnung gestellt werden können.

Von anderer sachkundiger Seite erhalten wir eine Mitteilung, die die Freude über den neuen Verkehrsweg auch wesentlich einzuschränken geeignet ist. Es soll sich bei den Verhandlungen mit Polen überhaupt nur um die Freigabe für Kartoffelkähne und leere Fahrzeuge handeln, so daß der allgemeine Gütertransport bis ins Reich ohnehin nicht möglich wäre. Auch wird stark bezweifelt, ob Polen sich entschließen würde, Kohle auf dem Netzewege passieren zu lassen, da es selbst Kohlen braucht. Ferner, wenn diese Erlaubnis schon erwirkt würde, bleibt der Kohlenverkehr doch nicht ohne Gefahr. Denn gerade Kohlentransporte dürften dort Beraubungsversuchen ausgesetzt sein, und wie hoch sich unter Umständen das Risiko einer Fahrt stellt, läßt sich kaum annähernd vorher angeben. Sehr wichtig für uns wäre auch die Erlaubnis, Holz auf dem Netzewege zu verschiffen. Es bleibt aber mehr als fraglich, ob Polen sich zu dieser Erlaubnis bereitfinden würde.

Zu berücksichtigen wäre auch das Verhalten der Schiffer. Gewiß, die Binnenschiffer haben viel in diesem Jahr infolge Mangels an Fracht feiern müssen, und man sollte meinen, sie würden jede Gelegenheit zur Fahrt benützen. Anderseits muß aber wieder darauf hingewiesen werden, daß der Winter vor der Türe steht und die Binnenschiffahrt überhaupt sich schon zur Ruhe rüstet. Vielleicht ist dieser oder jener Kahn überhaupt schon aufgelegt. Die vorhin bezeichneten Gefahren treffen natürlich auch den Schiffer, der das Wagnis der Polenfahrt unternehmen will. Im Frühjahr haben ja die Weichselschiffer nicht gerade die besten Erfahrungen mit den Polen gemacht.

So wichtig also die Frage der Freigabe der Netze an sich ist, verfehlt wäre doch, allzu große Hoffnungen darauf zu setzen, insbesondere für unsere Kohlenversorgung. Diese geht in der Hauptsache in „normalen" Zeiten nach wie vor über Kosel auf der Oder nach Stettin, wo die Umladung auf Seeschiffe erfolgt. Solange die Ostseeblockade besteht, ist uns aber auch diese Möglichkeit genommen, und wir sind immer noch auf den Bahntransport angewiesen, der infolge des bisher verneinten Entgegenkommens der Polen auf weite Umwege angewiesen ist. R.

Der Königsberger Hafen und die Blockade. Die Blockade ist eine für die deutsche Handelsschiffahrt lähmende Hemmung. Nachdem unsere an sich schwer daniederliegende Seeschiffahrt bisher durch Kohlenmangel und Streiks schwer geschädigt worden ist und nur mit vieler Mühe aufrechterhalten werden konnte, tritt ihr jetzt ein weiteres Hindernis entgegen. Die Kohlenzufuhren auf dem Seewege über Stettin haben ganz aufgehört; wer es trotz der Blockade wagen sollte, über See zu fahren, läuft Gefahr, von feindlichen Kriegsschiffen aufgebracht und beschlagnahmt zu werden, wie es bereits einem Schleppzuge auf der Strecke Stettin—Pillau ergangen ist. Die im hiesigen Hafen zur Ausfahrt bereitliegenden Dampfer usw. können daher nicht ausgehen, sondern müssen vorläufig abwarten. Es handelt sich um ca. 10 Dampfer, 3 Seeleichter und einen Segler, die auf diese Weise ihrer Funktion als Verkehrsmittel entzogen werden. Besonders von Pech verfolgt scheint der Kieler Dampfer „Naval" zu sein: Nachdem der Dampfer am 25. September in Stettin abgangsfertig war, mußte er wegen des damals ausgebrochenen Seemannstreiks bis zum 1. Oktober stillliegen. In Königsberg überraschte ihn der Streik in der Binnenschiffahrt und der Transportarbeiter, der zur Folge hatte, daß die Kohlenladung nicht gelöscht werden konnte. Nachdem der Streik nun zu Ende ist und der Dampfer entladen werden konnte, hat die Blockade eingesetzt.

Der Hafenverkehr hat fast ganz aufgehört. Während sonst ein recht lebhafter Schiffsverkehr zu beobachten war, liegt jetzt alles tot. Nur einige kleine Bugsierdampfer versehen ihren Dienst weiter, der darin besteht, daß sie den Seedampfern Trinkwasser an Bord bringen, hin und wieder kleine Kähne schleppen und ab und zu ein Floß Holz durch die Brücken stromaufwärts bugsieren. Am Packhof liegt ein Segler, der eine Ladung Petroleum von Schweden gebracht hat, und wartet auf seine Entlöschung. Auch auf die Lage der Binnenschiffahrt wirkt die Blockade sehr ungünstig ein. Am Holsteiner Damm und zwischen den Brücken liegen wohl an 100 Kähne, meistens von der Elbe und Oder stammend, beschäftigungslos am Ufer, abgesehen von den ostpreußischen Kleinschiffern, von denen eine recht umfangreiche Zahl am Blauen Turm und an sonstigen Liegestellen liegt. Hin und wieder findet sich ja noch eine Ladung stromauf- oder abwärts. Im großen ganzen ist aber die Lage sehr traurig und selbst größeren Schiffahrtsunternehmungen dürfte es sehr schwer fallen, diese schlechte Zeit durchzuhalten. Man hat den Entschluß gefaßt, eine größere Anzahl Dampfer, speziell Schleppdampfer, nach auswärts, hauptsächlich nach der Weichsel und Memel, zu verkaufen, da die Ausgaben bereits seit langem die Einnahmen übersteigen und den Dampfern jede Beschäftigungsmöglichkeit genommen ist.

Auch die Bergungsversuche der bei Neukrug liegenden Torpedoboote und des bei Möwenhaken gestrandeten Seglers müssen vorläufig wegen der Blockade aufgegeben werden, da die Reederei es nicht riskieren kann, unter den obwaltenden Umständen ihre Schiffe auf die offene See hinauszuschicken. R.

[1]) Vgl. S. 342, Heft 20 der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt".

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. Nr. 20 dieser Zeitschrift) als Mitglieder neu beigetreten:

als Zweigverein:

Elbe-Ostsee-Kanalverein E. V., Wismar (Geschäftsführer Prof. Dr. Baltzer, Wismar);

als Körperschaften:

Stadtmagistrat Rüstringen,
Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg, Bahnhofsplatz;

als Einzelmitglieder:

Drucker, Max, Justizrat, Rechtsanwalt und Notar, Berlin, Königstraße 52,
Krümmer, Wilh., Kaufmann, Breslau, Werderstraße 23,
Thiele, Hauptmann z. D., Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft der Elbe-Schiffer-Vereine, Magdeburg,
Umlauf, R. W., Ziv.-Ing., Berlin W 15, Konstanzer Straße 3.

Am 23. Oktober richtete der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt folgende Eingabe an den Reichsverkehrsminister:

Euer Exzellenz haben in verschiedenen Erwiderungen auf Eingaben deutscher Schiffahrtsvereinigungen, die dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt als Mitglieder angehören, zugesagt, daß die Binnenschiffahrt beim Wiederaufbau unseres Verkehrswesens herangezogen werden soll.

Wir sind beunruhigt, da wir täglich wahrnehmen, daß die Eisenbahn bereits an ihr Arbeitsfeld herangehen und wertvolle

Arbeitskräfte zusammenziehen kann, während wir noch außen stehen.

Die Binnenschiffahrt ist sich bewußt, daß sie an der Linderung und Behebung unseres Verkehrselends wertvoll mitarbeiten und Entlastung unserer Eisenbahnen gewährleisten kann, aber nur, wenn sie von vornherein von Fachleuten, die mit der Materie eingehend vertraut sind, in die allgemeine neue Verkehrsorganisation eingefügt wird. — Die halben Maßnahmen, die zeitweilig zur Entlastung der Eisenbahnen ergriffen worden sind, haben bisher noch niemals zugelassen, daß die Schiffahrt ihren vollen Verkehrswert hätten nachweisen können.

Wie bereits in unserer Eingabe vom 17. Oktober ausgeführt wurde, entbietet sich der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt in einer Kommission von Fachleuten diejenige Körperschaft zur Verfügung zu stellen, die eine für das Vaterland nützliche Arbeit innerhalb des Verkehrsministeriums gewährleistet.

Wir halten es daher für dringend geboten, unsere schon bestehende arbeitsfähige Kommission von Schiffahrtssachverständigen sofort an allen Organisationsarbeiten, welche sich auf die Einbeziehung der Schiffahrt in das Reichsverkehrsministerium erstrecken, grundsätzlich zu beteiligen.

In ausgezeichneter Hochachtung
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt.
gez. Flamm, Geheimer Regierungsrat, Professor, Vorsitzender.
gez. Dr. Reichelt, Geschäftsführer.

Aus verwandten Vereinen

Brandenburgischer Oderverein. Während in Pommern der Binnenschiffahrtsverein und in Schlesien der Provinzialverein für Fluß- und Kanalschiffahrt schon seit langem Handel, Industrie und Schiffahrt der Oderstädte zu gemeinsamem Vorgehen in allen die Oder betreffenden Fragen verbanden, fehlte ein solcher Zusammenschluß bisher in der Provinz Brandenburg. Auf Anregung des Oberbürgermeisters Dr. Trautmann (Frankfurt a. d. O.) ist nunmehr diese Vereinbarung zustande gekommen. Am 7. Oktober d. J. fand in dem Gebäude der Berliner Handelskammer unter Leitung ihres Präsidenten, Franz v. Mendelssohn, eine zahlreich besuchte Versammlung der brandenburgischen Oderinteressenten statt, welche einstimmig die Gründung des „Brandenburgischen Odervereins" beschlossen. Städte, Industrie, Handels- und Schiffahrtstreibende, die in Beziehungen zur Oder stehen, werden zum Beitritt aufgefordert werden. Auch die Arbeitnehmer des Schiffahrtsgewerbes und deren Vereinigungen sollen für den Verein und damit für eine Mitwirkung bei der Wahrung allgemeiner wirtschaftlicher Interessen gewonnen werden. Ein Ausschuß von 10 Mitgliedern, bestehend aus den Herren Stadtrat Dr. Müller (Frankfurt a. d. O.), Baurat Hecht (Küstrin), Handelsrichter Heilmann (Berlin), Knorr (Fürstenwalde), Kreitling (Fürstenberg a.d.O.), Michalski (Berlin), Reiche (Fürstenberg a.d.O.), Dr. Reichelt, Geschäftsführer des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt (Charlottenburg) und Dr. Seitler, Geschäftsführer des Schifferbetriebsverbandes der Märkischen Wasserstraßen, wird unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters Dr. Trautmann vorläufig die Geschäfte des Vereins wahrnehmen und demnächst in Frankfurt a. d. O. zusammentreten, das wegen seiner Bedeutung als größte brandenburgische Oderstadt und als Vorort der neuen Ostmark zum Sitz des Vereins gewählt wurde.

Nach der Gründung des Brandenburgischen Odervereins wird es möglich werden, daß die drei Einzelvereine der Oderprovinzen in gemeinsamen Angelegenheiten geschlossen vorgehen. Ihre Vereinigung zum „Oderbund" steht bevor. R.

Märkischer Schiffahrtsverein, Sitz Berlin. In der am 24. Oktober unter Vorsitz des Herrn Zeitz stattgehabten Mitgliederversammlung wurden die Wahlen zur Berliner Handelskammer besprochen und in den Wahlausschuß Herr Karl Rothenbücher entsandt. Für das Verkehrsgewerbe sind zwei Sitze vorgesehen, deren einer mit einem Spediteur, der andere mit einem Schiffahrttreibenden besetzt werden soll. Der Verein wird als solchen mit Unterstützung der anderen Vereinigungen des Groß-Berliner Verkehrsgewerbes Herrn Richard Brandenburg i. Fa. Heinrich Maaß Nachfolger vorschlagen. Alsdann fand eine Aussprache über die gegenwärtigen Organisationsänderungen im Verkehrswesen statt, welche einen klaren Ueberblick über die verschiedensten Strömungen gewährte. Es wurde beschlossen, den Fachausschuß des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt zu ersuchen, die von ihm eingeschlagenen Wege weiter zu verfolgen. Nach einer Aussprache über die gegenwärtig mit Arbeitern und Angestellten laufenden Tarifverträge wurde beschlossen, den Berliner Magistrat um Vermehrung der Kräne am Humboldthafen, Alexanderufer sowie um Auskunft über die Grundsätze der Berechnung von Anerkennungsgebühren für Uferplätze zu ersuchen. H.

Der „Hamburger Verein für Flußschiffahrt" E. V. hielt am 22. September 1919 eine Vereinsversammlung ab. Dem Bericht entnehmen wir folgendes:

Punkt 2. Mitteilungen des Vorstandes:

Die Handelskammer Hamburg übersendet ein Schreiben der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe vom 23. August 1919, wonach der tschechoslowakische Bevollmächtigte in Berlin die Erklärung abgegeben hat, daß die tschechoslowakische Regierung Elbschiffe, die Nahrungsmittel von Deutschland nach der tschechoslowakischen Republik transportieren, weder beschlagnahmen noch konfiszieren wird.

Der Vorsitzende erinnert daran, daß ein Teil der Privatschiffer nicht habe nach Oesterreich fahren wollen, weil deren Kähne beschlagnahmt werden könnten. Diese Bedenken hätten Veranlassung gegeben, bei der tschechoslowakischen Regierung diesbezüglich anzufragen.

Die vorerwähnte Erklärung habe man als Antwort auf die Anfrage aufzufassen. In der Erklärung sei betont, daß Elbschiffe, die Nahrungsmittel transportieren, weder beschlagnahmt noch konfisziert würden. Dieser Umstand werfe die Frage auf, wie steht es mit Elbschiffen, die andere Artikel nach Böhmen transportieren?

Es wurde beschlossen, die Handelskammer Hamburg zu ersuchen, sich an zuständiger Stelle zu vergewissern, ob auch solche Elbschiffe nicht beschlagnahmt oder konfisziert werden sollen, die nicht Lebensmittel, sondern andere Güter nach der Tschechoslowakei bringen.

Punkt 4. Friedensbedingungen:

Die Arbeitsgemeinschaft in Magdeburg hat am 18. August d. J. auf unsere Anregung hin eine Eingabe beim Reichsverkehrsministerium eingereicht, die darauf hinausging, daß allen Schiffahrtsunternehmungen und Privatschiffern für den abzugebenden Schlepp- und Schiffsraum staatlicherseits eine Barentschädigung in Höhe des durch eine Sachverständigenkommission unter Hinzuziehung geeigneter Schiffahrtsvertreter festzustellenden vollen Zeitwertes zugesprochen wird und daß Vertreter der Binnenschiffahrt bei Erledigung aller Fragen der Friedensbedingungen mit herangezogen werden möchten.

Vom Reichsverkehrsministerium ist dem Verein durch die Arbeitsgemeinschaft folgende Antwort zugegangen:

„Auf die Eingabe vom 18. August 1919 erwidere ich ergebenst, daß es leider noch nicht übersehen werden kann, ob und in welchem Maße eine Inanspruchnahme der Elbeschiffahrt zu den von der Entente verlangten Abgaben an Binnenschiffsraum notwendig wird, da die nach dem Friedensvertrage nur sehr weit umgrenzten Anforderungen der Entente noch nicht vorliegen.

Zu der Frage der für die Abgaben zu leistenden Entschädigung sind vom Reichswirtschaftsministerium Vorarbeiten eingeleitet worden, um Richtlinien für die Bemessung der gesetzlich im Enteignungsfalle zu gewährenden angemessenen Entschädigung zu gewinnen. Die von der Wiedergutmachungskommission des Friedensvertrages erfolgende Feststellung des Deutschland zur Anrechnung zu bringenden Wertes, soll nicht ohne weiteres maßgebend für die dem Eigentümer auszuzahlende Entschädigung sein.

Bei der Feststellung der Entschädigungsgrundsätze wie bei der Durchführung der nötigen Abgaben ist die Mitwirkung von Sachverständigen aus Schiffahrtskreisen in Aussicht genommen."

Der Verein sei auch aufgefordert worden, an der Besprechung der Interessenten über die Ausführung der Bestimmungen des Friedensvertrages hinsichtlich der Binnenschiffahrt bei der Schiffahrtsabteilung in Berlin teilzunehmen. Sie sei am 21. August erfolgt und im Anschluß daran habe eine Versammlung beim Reichswirtschaftsministerium stattgefunden.

An Hand des Referats des Herrn Dr. Nübel erstattete der Vorsitzende eingehenden Bericht, aus welchem besonders hervorzuheben ist, daß es sich hinsichtlich der abzugebenden Objekte nicht nur um Dampfer und Kähne, sondern auch um Schuppen, Kräne u. dgl. handelt. Für die Durchführung der dargelegten Bestimmungen des Friedensvertrages bedarf es nicht unwesentlicher statistischer Unterlagen, die in der erforderlichen Art noch nicht vorhanden sind.

Die Beschaffung der statistischen Unterlagen sei von der Schiffahrtsabteilung bereits in Angriff genommen.

Der Vorsitzende berichet sodann weiter über Form des Erwerbs der abzutretenden Fahrzeuge und ihre Verteilung auf die Interessenten, sowie über Fragen des Wiederaufbaues und Ersatzes und stellt sich schließlich denjenigen Mitgliedern, die eingehender informiert sein möchten, zur Verfügung.

Wie der Vorsitzende weiter berichtet, hat neuerdings eine Sitzung bei der Schiffahrtsabteilung stattgefunden zwecks Aeußerung über einen von der Schiffahrtsabteilung ausgearbeiteten Entwurf für ein Gesetz über die Abgabe von Binnenschiffen und Materialien. Die Angelegenheit sei Herrn Dr. Klée Gobert zur Begutachtung übergeben worden.

Herr Dr. Edm. Klée Gobert referiert zunächst in großen Zügen über den Inhalt des Entwurfs eines Gesetzes über die Abgabe von Binnenschiffen und Materialien und der Ausführungsbestimmungen hierzu und teilt weiter mit, daß er jedenfalls folgende Abänderungsvorschläge befürworte:

1. In § 21 Ziffer 3 heiße es: „daß ein Einspruch dahin geltend gemacht werden kann, daß beantragt wird, daß der Schiffer Entschädigung im Wege des Ausgleichs beansprucht. Die Art des Ausgleichs (§ 39) ist näher zu bezeichnen."

Es müsse aber sehr viel deutlicher hervorgehoben werden, daß der Anspruch auf Entschädigung im Wege des Ausgleichs angemeldet werden soll, und es müßte ein Zusatz gemacht werden, daß,

wenn der Enteignete lediglich Entschädigung verlangt, diese ihm in Geld ohne weiteres werde.

2. § 22 schreibe vor: „Der Einspruch ist innerhalb einer zweiwöchigen Frist seit Zustellung des vorläufigen Enteignungsplanes in schriftlicher oder telegraphischer Form bei dem Kommissar der Schiffahrtsabteilung einzuleiten."

Diese Frist sei namentlich für die Einzelschiffer viel zu kurz, auch mit Rücksicht darauf, daß ein in Fahrt befindlicher Schiffer innerhalb 14 Tagen sich unmöglich die in Absatz 2 genannten Beweismittel und Unterlagen beschaffen, geschweige denn das Erforderliche zu Papier bringen könne. Die Frist sei auch für einen geregelten kaufmännischen Betrieb zu kurz bemessen. Sie müsse auf mindestens vier Wochen verlängert werden.

3. § 23 schreibe vor, daß der Schiffer in dem Einspruche die genaue Adresse seines derzeitigen Aufenthalts sowie den Aufenthalt seines Fahrzeuges anzugeben habe, wohin ihm dann alle Verfügungen mit rechtsverbindlicher Kraft zugeschickt werden sollten.

Diese Bestimmung halte er in dieser Anordnung für unpraktisch, denn der Schiffer bleibe mit seinem Kahne doch nicht längere Zeit an einem Orte liegen und wenn eine Antwort eingehe, so sei der Schiffseigner nicht mehr an seinem derzeitigen Aufenthaltsort zu erreichen. Es müsse vielmehr gefordert werden, daß eine Adresse angegeben werde, wohin ihm mit rechtsverbindlicher Kraft weitere Mitteilungen und Zustellungen zuzusenden seien.

4. Nach § 24 habe der Kommissar der Schiffahrtsabteilung bei unvollständig eingelegten Einsprüchen diese zur Vervollständigung zurückzureichen mit der Aufgabe, innerhalb einer von ihm zu bestimmenden Frist dieselben zu ergänzen: Diese zu bestimmende Frist würde aber ja nicht zu kurz bemessen, sondern müßte ebenfalls auf vier Wochen beziffert werden.

5. Nach § 29 erfolge die Enteignung ohne mündliche Verhandlung. Die Verhandlungen seien nichtöffentlich. Der Vorsitzende bestimme, ob und inwieweit in Ausnahmefällen mündlich verhandelt wird.

Die Bestimmung, in der Regel ohne mündliche Verhandlung zu enteignen, erscheine ihm sehr bedenklich, namentlich mit Rücksicht darauf, daß der Einzelschiffer mit der Feder ungewandt sei und daher seine Eingabe ohne weiteres lückenhaft sein werde.

Der Vorsitzende erwähnt, daß der Verein die von Herrn Dr. Edm. Klée Gobert bereits schriftlich unterbreiteten Vorschläge sofort an die Arbeitsgemeinschaft der Elbschiffervereine in Magdeburg zur Weitergabe an die Schiffahrtsabteilung weitergeleitet habe, und hebt zum Schluß hervor, daß die Schiffahrtsabteilung sich ein großes Verdienst um die Binnenschiffahrt durch die bedeutungsvollen Vorarbeiten erworben habe.

Zu Punkt 3 Reichsverkehrsministerium berichtet der Vorsitzende über eingehende, dieserhalb gepflogene Beratungen und Eingaben, die zum Teil auf sehr fruchtbaren Boden gefallen sind. Die Arbeitsgemeinschaft habe zudem die Gelegenheit, zu der in Aussicht stehenden Errichtung eines Reichsverkehrsministeriums wahrgenommen, um an den Reichsverkehrsminister Herrn Dr. Bell in einer Eingabe die lang gehegten Wünsche der Binnenschiffahrt vorzutragen. Diese Eingabe, die verlesen wurde, gipfelt darin, daß die in Aussicht genommene Schaffung eines Reichsverkehrsamtes in aller Kürze der Verwirklichung entgegengeführt wird und daß die langjährigen Bestrebungen der Binnenschiffahrt, eine für alle Fragen der Binnenschiffahrt zuständige, selbständige, der Eisenbahnabteilung gleichgeordnete Reichsstelle zu erhalten, um auf diese Weise die Binnenschiffahrt aus der Unterstellung unter das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten loszulösen, dabei berücksichtigt werden; ferner, daß, falls die Erwägungen über die Einteilung des Reichsverkehrsamtes noch nicht abgeschlossen sind, zuvor den berufenen Vertretern der verschiedenen Stromgebiete Gelegenheit gegeben wird, ihre Wünsche und Anschauungen über diese Frage mündlich vorzutragen.

Darauf ist ein sehr entgegenkommend gehaltenes Schreiben vom Reichsverkehrsminister eingegangen folgenden Inhalts:

„Für das große Vertrauen, welches die Vertretungen der Elbeschiffahrt in der Eingabe vom 26. Juli d. J. mir entgegengebracht haben, bitte ich alle Beteiligten, meines warmen Dankes gewiß sein zu wollen.

Der bedeutenden Aufgabe mir voll bewußt, welche zur Wiederaufrichtung und Gesundung unserer Wirtschaft der Ausgestaltung und Entwicklung der Binnenschiffahrt zukommen wird, stimme ich Ihnen darin durchaus bei, daß in dieser Hinsicht die Elbe und ihre Verbindung mit dem westlichen und Berliner Industriegebiet das besondere und nächstliegende Interesse des demnächst ins Leben tretenden Reichsverkehrsministeriums beanspruchen darf.

Bevor endgültige Entschlüsse über die Organisation des Reichsverkehrsministeriums gefaßt werden, ist eine Besprechung mit Vertretern der Schiffahrt vorgesehen."

Inzwischen war ein Gerücht im Umlauf, wonach die Schiffahrtsabteilung in das Ministerium für öffentliche Arbeiten eingegliedert werden sollte; wieweit das Gerücht auf Tatsachen beruht, ist noch unaufgeklärt, es mahnt jedoch, wachsam zu bleiben, um die Interessen der Binnenschiffahrt rechtzeitig zu vertreten.

Gelegentlich einer Beratung in Berlin am 22. August 1919 hat man als nächstliegenden Schritt unternommen, an die zuständige Behörde ein dringendes Telegramm zu richten, wonach man die einstweilige Beibehaltung der Schiffahrtsabteilung fordert, besonders mit Rücksicht auf die bezüglich der Erledigung der Friedensbedingungen schwebenden Fragen. Ferner ist in dieser Depesche gebeten, einer Abordnung von Binnenschiffahrtsvertretern Gelegenheit zur Besprechung der Frage und zu Vorschlägen über Neuorganisation zu geben.

In Verbindung hiemit erinnert der Vorsitzende daran, daß der Hamburger Verein für Flußschiffahrt früher wiederholt scharfe Stellung gegen die Schiffahrtsabteilung hat nehmen müssen. Ein Teil der Gründe, welcher ihn dazu veranlaßt hatte, ist gefallen und wenn auch noch ein Teil der Gründe fortbesteht, welcher die Beseitigung der Zwangswirtschaft als erwünscht erscheinen läßt, so sind doch neue und überwiegende Gründe hinzugetreten, die auch unserem Verein Veranlassung geben, sich den allgemeinen Wünschen in der deutschen Binnenschiffahrt anzuschließen und für die einstweilige Beibehaltung der Schiffahrtsabteilung einzutreten. Zu diesen Gründen zählt insbesondere die Tatsache, daß die Binnenschiffahrt noch keine zentrale Organisation besitzt, die in gleichem Maße, wie es durch die Schiffahrtsabteilung geschieht, die Interessen unseres Gewerbes vertreten könne. Schon die Frage, wie die Friedensbedingungen zu erfüllen sein werden, läßt die Notwendigkeit der vorläufigen Beibehaltung der Schiffahrtsabteilung besonders scharf hervortreten. Mit Rücksicht hierauf schlägt der Verwaltungsrat dem Verein vor, sich der in der Binnenschiffahrt überwiegend herrschenden Ansicht anzuschließen, trotzdem bei der Schiffahrtsabteilung große Gegensätze bei Bemessung auskömmlicher Schlepplöhne und Frachten, die auf der Elbe bisher die ständig gewachsenen Ausgaben immer noch nicht decken, zu überwinden sind.

Die versammelten Mitglieder schließen sich diesen Ausführungen an, der Verwaltungsrat wird daher den vorgezeichneten Weg weiter verfolgen.

Punkt 5. Erhebung der Umsatzsteuer im Schiffahrtsgewerbe.

Die Handelskammer hat dem Verein eine ihr von Behördenseite zugegangene Abschrift von Grundsätzen über die Erhebung der Umsatzsteuer im Schiffahrtsgewerbe, welche durch ein Rundschreiben des Reichsministeriums der Finanzen vom 14. April d. J. bekanntgegeben sind, mit der Bitte übermittelt, seinen Mitgliedern hiervon Kenntnis zu geben.

Allen Mitgliedern, die im Schiffahrtsgewerbe stehen, ist eine Abschrift dieses Schreibens zugegangen.

Der Vorsitzende bat, daß sich andere Mitglieder, die sich ebenfalls für die Sache interessieren, an ihn wenden möchten, damit auch solche Kenntnis von dem Schreiben erhalten können.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt, Schiff- und Wasserbau

Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin. Die Prokura des Martin Hönig und des Hans Bader sind erloschen.

Julius Berger Tiefbau-A.-G. Berlin. An Ludwig Eberhard und Johannes Bock ist Prokura erteilt.

Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg. Den Oberingenieuren Cäsar v. Rhein, Richard Schmid, Fritz Heym, Julius Höger, Otto Päßler, Wilhelm Sauerbrey und dem Assessor Rudolf Stahl, alle zu Duisburg, ist Prokura erteilt.

Donau-Transport-Gesellschaft m. b. H., Berlin. Der Sitz ist von Berlin nach Hamburg verlegt worden.

Emdener Verkehrsgesellschaft A.-G., Emden. Die Prokura des Friedrich Röschmann ist erloschen, dem Kapitän Karl Zeppenfeld ist Prokura erteilt.

A.-G. Ems, Emden. Für 1918 wurden auf 45 000 M Grundkapital 4% Zinsen gewährt und ein Ueberschuß von 60 314 M vorgetragen.

Gesellschaft für Transport und Handel m. b. H., Haren (Ems). An Hermann Elfring ist Prokura erteilt.

Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb, Oberhausen. Ingenieur Ernst Lueg wurde stellvertretendes Vorstandsmitglied, Dr. Paul Lueg ist als solches ausgeschieden.

Hansa - Schiffsbedarfgesellschaft m. b. H., Hamburg. Die Zweigniederlassung in Wilhelmshaven ist aufgehoben.

Maschinenfabrik und Mühlenbauanstalt G. Luther A.-G., Braunschweig. Das am 30. Juni 1919 beendete Geschäftsjahr lieferte nach 342 715 M Abschreibungen 455 783 M Reingewinn. Auf 4 000 000 M Kapital entfielen 8% Dividende.

Paul Meierhoff, Glogau. Der Sitz ist nach Breslau verlegt. Der Frau Cäcilie Meierhoff ist Prokura erteilt.

Menck & Hambrock G. m. b. H., Altona. Dem Oberbuchhalter Ferdinand Fricke sowie deren Oberingenieuren Dipl.-Ing. Albert Kuhsel und Samuel Mayer ist Gesamtprokura erteilt.

A.-G. Neptun, Schiffswerft und Maschinenfabrik, Rostock. Am 20. September wurde die Erhöhung des Grundkapitals um 1 000 000 M auf 4 000 000 M beschlossen, sie ist zum Kurse von 110% erfolgt.

Raab, Karcher & Cie. G. m. b. H., Karlsruhe. An Otto Lutzeler ist für die Zweigniederlassung Saarbrücken Gesamtprokura erteilt, die des Artur Gille in Duisburg ist beendet.

Reederei- und Transportgesellschaft m. b. H., Hamburg. Gegründet am 9. September 1919 mit 20 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Chr. J. H. E. Busch.

Gebrüder Rigaud G. m. b. H., Duisburg. Dem Kaufmann Adolf Splinter ist Gesamtprokura erteilt.

Schiffswerft und Maschinenfabrik F. Lemm, Boizenburg (Elbe). Die Firma ist erloschen.

Seedienst A.-G., Hamburg. Direktor Ludwig Klitzsch in Berlin-Wilmersdorf ist zum weiteren Vorstandsmitgliede bestellt. Die Prokura von A. Krayer und H. M. Gaede sind erloschen. An A. Chr. C. Herbert ist Prokura erteilt.

Hugo Stinnes, Mülheim (Ruhr). Dem Direktor Friedrich Wilhelm Bartling in Bremen ist Einzelprokura erteilt.

Kursbericht über Aktien der Schiffahrts- und Schiffbauindustrie

Mitgeteilt vom Bankhause H. Calmann, Hannover, Schillerstraße 21. (Gegründet 1853.)
Telephon: Amt Nord 3631/3632. Telegr.-Adr.: Calmann, Hannover.

Hannover, 21. Oktober 1919.

Name:	Kurs:
Argo - Dampfschiffahrt	295
Blohm & Voß	170
Bremer Schleppsch. - Ges.	256
Bremer Vulcan - Ges.	230
Dampfsch. - Ges. Neptun	409¾
Dt. - Austral. Dampfsch. - Ges.	192½
Dte. Dampfsch. - Ges. Kosmos	275⅝
Dte. Levante - Linie	270
Dte. Ostafrika - Linie	190⅝
Flensburger Dampfer - Comp.	340
„ Dampfsch. - Ges. v. 1869	345
„ Schiffbau	281
Hamburg - Amerika - Paketfahrt	125
Hamburg - Bremen - Afrika	192
Hansa - Dampfschiffahrt	305½
Howaldtwerke	123
Neptun - Schiffswerft	185
Norddeutsche Lloyd	125
Reiherstieg Schiffswerft	180⅜
Reederei - Akt. - Ges. v. 1896	174⅝
Reederei Visurgis i. L.	—
Schleppsch.-Ges. Unterweser	272
Seck, Dresden	153¾
Seebeck Schiffswerft	190
Stettiner Vulkan	209½
Tecklenborg Schiffswerft	204¾
Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	454
„ Elbeschiff.-Ges.	119 1/10
Weser A.-G.	202¾
Woermann-Linie	174⅝

(Wünsche betr. Kursmeldung anderer Werte werden gern berücksichtigt.)

Schiffahrtsbetrieb und Schiffahrtsverkehr

Der Güterverkehr auf den bayerischen Wasserstraßen im Jahre 1918.

Nach den Ermittlungen des Statistischen Landesamts wurden an den bayerischen Wasserstraßen im Jahre 1918 im ganzen 2 050 907 t (gegen 1 846 501 t im Jahre 1917) ausgeladen.

An den wichtigeren Hafenplätzen gestaltete sich der Verkehr folgendermaßen:

	Es kamen an 1918 t	Es kamen an 1917 t	Es gingen ab 1918 t	Es gingen ab 1917 t
Ludwigshafen a. Rh.	1 670 144	1 501 507	610 717	556 205
Speyer	17 995	12 112	4 297	5 628
Lindau (ohne Trajektv.)	714	1 667	228	255
Würzburg	100 014	77 051	51 221	59 346
Aschaffenburg	43 855	25 510	9 363	4 350
Bamberg	31 170	31 857	51 081	48 336
Regensburg	84 945	53 022	101 448	72 880
Passau	23 281	45 493	77 915	43 873

Der Durchgangsverkehr betrug an der	t	t
Schleuse Schweinfurt	92 856	97 615
Schleuse Würzburg	215 843	236 535
Zollgrenze Passau	268 317	199 499
Der Floßverkehr wies auf	t	t
beim Durchgang in Schweinfurt	46 166	48 295
beim Durchgang in Würzburg	152 154	169 853
bei der Ankunft in München	17 724	22 803

Der Umschlag von Massengütern in ganzen Wagenladungen gestaltete sich wie folgt. Umgeschlagen wurden

	1918 t	1917 t
von Bahn zu Wasser	580 739	595 876
von Wasser zur Bahn	304 669	342 008
zusammen	885 408	937 884

Wie weit die einzelnen wichtigeren Umschlagstationen an diesem Verkehr beteiligt waren, ergibt sich aus nachstehender Zusammenstellung.

	Umgeschlagen wurden von Bahn zu Wasser 1918 t	von Bahn zu Wasser 1917 t	von Wasser zur Bahn 1918 t	von Wasser zur Bahn 1917 t
Ludwigshafen a. Rh.	290 284	311 666	177 365	250 842
Würzburg	41 232	46 397	57 432	40 012
Kitzingen	57 367	51 643	633	2 265
Marktbreit	52 951	75 953	—	—
Ochsenfurt	17 667	24 811	—	—
Bamberg	31 425	30 723	7 672	11 798
Regensburg	78 112	46 179	48 904	29 713

Schiffs- und Schiffsgüter-Verkehr im Hafen zu Landsberg a. d. W.

Der Verkehr im 3. Vierteljahr 1919 betrug:

A. zu Berg:

	I. Dampfschiffe a) Personenboote	b) Güterboote	c) Schleppboote	II. Segelschiffe (Schleppkähne)	III. Auf Dampf- u. Segelschiff beförderte Gütermeng. in t	IV. Flöße Zahl	IV. Flöße t
Angekommen	—	—	13	39	7 473,5	—	—
Abgegangen	—	—	—	—	—	—	—
Zus. im 3. Viertelj. 1919	—	—	13	39	7 473,5	—	—
Zus. im 3. Viertelj. 1918	—	—	5	12	1 687	—	—
Mithin 1919 gegen 1918 mehr	—	—	8	27	5 786,5	—	—
Mithin 1919 gegen 1918 weniger	—	—	—	—	—	—	—

B. zu Tal:

	I. Dampfschiffe a) Personenboote	b) Güterboote	c) Schleppboote	II. Segelschiffe (Schleppkähne)	III. Auf Dampf- u. Segelschiff beförderte Gütermeng. in t	IV. Flöße Zahl	IV. Flöße t
Angekommen	—	—	—	2	205	—	—
Abgegangen	—	—	—	33	4 437	—	—
Zus. im 3. Viertelj. 1919	—	—	—	35	4 642	—	—
Zus. im 3. Viertelj. 1918	—	—	—	28	3 280	—	—
Mithin 1919 gegen 1918 mehr	—	—	—	7	1 362	—	—
Mithin 1919 gegen 1918 weniger	—	—	—	—	—	—	—

C. Gesamt-Verkehr (zu Berg und Tal):

	I. Zahl der Schiffe überhaupt	II. Zahl der Flöße	III. Beförderte Gütermengen (auf Schiffen und Flößen) in t
Angekommen	54	32	7 678,5
Abgegangen	33	32	4 437
Zus. im 3. Vierteljahr 1919	87	64	12 115,5
Dageg. im 3. Vierteljahr 1918	45	557	4 967
Mithin 1919 gegen 1918 mehr	42	—	7 148
Mithin 1919 gegen 1918 weniger	—	493	—

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 19. S. 49 252. **Mechanische Schottürauslösevorrichtung mittels Seilzug.** Heinrich N. G. Sievers, Hamburg, Moltkestr. 13. 18. 11. 18.

Klasse 65a, 14. G. 48 302. **Vorrichtung zur Verhütung des Kenterns von Segelbooten während des Segelns.** Gustav Gohle, Berlin, Augsburger Straße 29. 15. 5. 19.

Klasse 65a, 28. V. 14 274. **Elektrisch angetriebener und gehaltener Wagen zum Reinigen der Außenhaut eiserner Schiffe u. dgl.** Wilhelm Vater, Eisenach, Wilhelm-Ernst-Straße 5/6, und Alfred Vater, Duisburg, Zirkelstr. 3. 26. 7. 18.

Klasse 65d, 1. H. 72 274. **Torpedo, der mittels an der Spitze angebrachter Rollen an der Wand des getroffenen Schiffes entlang nach unten gleitet.** Oswald Hoffmann, Neugersdorf i. Sa. 9. 6. 17.

Klasse 84b, 1. Sch. 52 951. **Schiffshebewerk, bei dem der senkrecht geführte Trog durch zweiarmige Hebel getragen wird.** Bruno Scholz, Berlin-Grunewald, Josef-Joachim-Str. 36a. 24. 4. 18.

Klasse 84d, 5, H. 71 077. **Siebvorrichtung für Kiesbaggermaschinen.** J. L. P. v. Hasselt, Helsum, Holliand; Vertr.: C. v. Osssowski, Patentanwalt, Berlin W 9. 13. 10. 16. Holliand 14. 9. 16.

B. Zurücknahme von Anmeldungen.

Klasse 65a. H. 65 845. **Einrichtung zur Verteilung von flüssigen oder gasförmigen Druckmitteln aus mehreren getrennt voneinander angeordneten Behältern.** 21. 6. 17.

C. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 3. 316 188. **Eisenbetonschiff.** Dr. Fritz Edler v. Emperger, Wien; Vertr.: F. Mefert u. Dr. L. Sell, Patentanwälte, Berlin SW 68. 14. 2. 18. E. 22 939. Oesterreich 14. 12. 17.

Klasse 65a, 3. 316 189. **Halter aus Rundeisen, insbesondere für Wegerungslatten auf Schiffen.** Johannes Karl Ludwig Unger, Bremen, Freiberger Straße 42. 23. 10. 18. U. 6564.

Klasse 65a, 3. 316 570. **Verfahren zur Vermeidung des Stapellaufs beim Bau von Eisenbetonschiffen.** Carl Heep, Leichlingen a. Rh. 27. 8. 18. H. 75 077.

Klasse 65a, 4. 316 529. **Unterseeboot mit über dem Druckkörper liegendem Panzerdeck.** Friedrich Schürer, Kiel, Esmarchstraße 68. 13. 3. 17. Sch. 51 166.

Klasse 65a, 26. 316 571. **Einrichtung zum Niederschlagen des Rauches von Schiffen mittels hochgespannter Elektrizität.** Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Siemensstadt bei Berlin. 10. 3. 16. S. 45 035.

Klasse 65a, 4. 316 266. **Antrieb für Tauchschiffe.** Actien-Gesellschaft Weser, Bremen. 26. 5. 18. A. 30 604.

Klasse 65a, 82. 316 267. **Vorrichtung zum Erzeugen und Weiterleiten von Druckluft auf Schifffen.** Erich Grundt, Wilhelmshaven. 11. 12. 17. G. 45 980.

Klasse 65b, 2. 316 268. **Dockanlage.** Fa. Hans Biehn, Budapest; Vertreter: O. Wolff, H. Dummer u. Dipl.-Ing. R. Ifferte, Patentanwälte, Dresden. 6. 9. 18. B. 87 268. Ungarn 21. 8. 18.

Klasse 65b, 3. 316 572. **Ponton zum Heben gesunkener Gegenstände.** Monrad Wiig, Berlin-Wilmersdorf, Wittelsbacher Straße 25. 11. 10. 17. W. 49 875.

Klasse 65c, 12. 316 629. **Durch Verbinden mit aufblasbaren Schwimmkörpern in ein Wasserfahrzeug verwandelbares Fahr- oder Motorrad.** Julius Böttinger, Ludwigshafen (Rhein), Wörthstraße 4. 14. 6. 13. B. 72 767.

Klase 65d, 9. 299 797 „K". **Vorrichtung zum Anzeigen des Offen- oder Geschlossenseins der Kontakte des Zündstromkreises von Seeminen oder anderen ins Wasser zu versenkenden, mit elektrischen Einrichtungen beliebiger Art versehenen Körpern.** Oberschlesische Sprengstoff Actien-Gesellschaft, Berlin, und Maschinenfabrik Cyklop, Mehlis und Behrens, Berlin-Wittenau, Nord. 15. 3. 14. O. 9042.

Klasse 65d, 2. 316 190. **Kreiselsteuerung für Torpedos.** E. W. Bliß Compagny, Brooklyn, New York, V. St. A.; Vertr.: C. Fehlert, G. Loubier, F. Harmsen, E. Meißner u. Dr.-Ing. G. Breitung, Patentanwälte, Berlin SW 61. 12. 4. 16. B. 81 433. V. St. Amerika 1. 5. 15.

Klasse 65d, 4. 316 269. **Stoßzünder für selbstfahrende Torpedos;** Zus. z. Pat. 235 650. Whitehead & Co., Akt.-Ges., Fiume; Vertr.: O. Siedentopf, Patentanwalt, Berlin SW 61. 12. 5. 14. W. 45 085. Frankreich 7. 4. 14.

Klasse 65d, 9. 299 795 „K". **Zwischenstück für Leinen oder Kabel, die auf dem Grunde des Meeres ausgelegt und gegebenenfalls später wieder aufgenommen werden sollen;** gelöscht am 30. 9. 19. Oberschlesische Sprengstoff-Aktiengesellschaft, Berlin. 4. 4. 14. O. 9077.

Klasse 65d, 9. 316 270. **Minen-Schneidegreifer mit Pulvergasschere und Freilaufeinrichtung.** Fa. Wilhelm Poppe, Kiel, Faulstraße 41. 18. 3. 19. P. 37 556.

Klasse 65d, 9. 316 271. **Tiefeinstell- und Feststellvorrichtung für Unterseeminen.** Sprengstoff A.-G., Carbonit, Hamburg. 1. 5. 15. S. 43 844.

Klasse 65d, 9. 316 382. **Durch Stromunterbrechung wirkende Vorrichtung zum Entschärfen elektrisch zu zündender Seeminen.** Heinrich Fricke, Arnstadt i. Thür., Roonstraße 3. 13. 2. 14. F. 38 200.

Klasse 65f, 19. 316 191. **Elektrischer Schiffsschraubenantrieb.** Allgemeine Elektricitätsgesellschaft, Berlin. 5. 7. 16. A. 28 253. V. St. Amerika 8. 7. 15.

Klasse 84e, 4. 316 746. **Mehrteiliger Rammbär.** Siegmund Sachsel, Wien; Vertr.: A. Trautmann u. H. Kleinschmidt, Patentanwälte, Berlin SW 11. 13. 3. 18. S. 47 980.

D. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:
Klasse 65a, 199 017. 293 201.
Klasse 65b, 312 495.

E. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 675 185. **Motor-Land- und Wasser-Luftfahrzeug** usw. Carl Albert Georg Herrmann, Dresden, Wintergartenstraße 62. 2. 10. 16. H. 72 488. 22. 9. 19.

Klasse 65a. 717 381. **Ueberdruck- und Reglungsventil usw.** Franz Clouth, Rheinische Gummiwarenfabrik m. b. H., Köln-Nippes. 2. 11. 16. C. 12 462. 10. 9. 19.

Klasse 65a. 717 381. **Ueberdruck- und Reglungsventil für Taucherhelme.** Franz Clouth, Rheinische Gummiwarenfabrik m. b. H., Köln-Nippes. 2. 11. 16. C. 12 462.

Klasse 65a. 716 335. **Bodenisolierung für Kühlschiffe.** Dipl.-Ing. Julius Hollender, Düsseldorf, Ludwig Loewe-Haus. 22. 8. 19. H. 80 209.

Klasse 65c. 716 302. **Vorrichtung zur Erleichterung des Anhebens von Rudern aus dem Wasser.** Karl Bartenbach, Heilbronn a. N., Badstraße. 18. 8. 19. B. 84 030.

Klasse 65c. 716 329. **Kape-Segel-Kanu.** Karl Paschold, Hamburg, Goßlerstraße 21. 21. 8. 19. P. 31 657.

Klasse 65c. 716 338. **Decksform für Boote, insbesondere Motorboote, Yachten od. dgl.** Rolandswerft Vertens & Co., Hemelingen. 22. 8. 19. R. 48 006.

Klasse 65d. 716 158. **Vorrichtung zum Anzeigen von Seeminen für die Hochseefischerei.** Paul Bauer, Erfurt, Grafengasse 16. 16. 8. 19. B. 83 999.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 63h. 663 388. **Federnde Radaufhängung usw.** Ludwig Mayer, München, Dachauer Straße 123. 2. 10. 16. M. 56 081. 15. 9. 19.

Klasse 65a. 655 398. **Isolierkörper usw.** Hans Pohlmann, Wandsbek. 2. 10. 16. P. 23 343. 16. 9. 19.

Klasse 84c. 653 983. **Schalbohle.** Eugen Boldt, Emilienthal b. Harmelsdorf (Westpr.). 25. 9. 16. B. 75 757. 17. 9. 19.

Bücherbesprechung

Der „schleusenlose Mittellandkanal".

Das von Herrn Ingenieur Karl Best (Ottock, Post Deschowitz O./Schles.) entworfene Projekt des „schleusenlosen Mittellandkanals von Hannover—Misburg bis über die Elbe an den Ihlekanal nebst Anschluß nach Peine—Braunschweig, nach Celle und Bremen" ist von ihm in einer Denkschrift niedergelegt worden, die sich zurzeit im Druck befindet und Anfang November erscheinen dürfte.

In 12 Abschnitten nebst einer außerordentlich übersichtlichen Karte im Maßstabe 1 : 200 000 bietet das Werk ein überaus klares und interessantes Bild von den bedeutenden Vorzügen dieser heißumstrittenen Kanallinie. Das bisher einzig Dastehende dabei ist die Tatsache, daß Herr Best eine Anschlußlinie gefunden hat, die es ermöglicht, den bereits von Münster i. Westf. bis Hannover—Misburg in einer Höhe von rund 50 NN bestehenden Kanal bei einer weiteren Verlängerung von 171 km in dem gleichen Niveau von rund 50 NN fortzuführen und noch dazu „schleusenlos". Diese beiden Momente allein verdienen neben den anderen großen Vorzügen dieser Linie schon eine allgemeine Beachtung, so daß jedem Interessenten nur dringend empfohlen werden kann, sich diese Schrift zu erwerben.

Wegen des herrschenden Papiermangels und der bereits schon jetzt eingegangenen Vorbestellungen kann allerdings nur eine beschränkte Anzahl von Exemplaren in den Handel gebracht werden, und es wird jedem Interessenten geraten, sich durch Vorausbestellung mittels Postkarte an Herrn Heinrich Tilgner, Breslau 12, Einbaumstraße 30, ein Exemplar zum Preise von 3 M ausschließlich Porto zu sichern.

Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verantwortung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.

XXVI. Jahrgang 1919
Heft 22
15. November

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Walter Reichelt, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 1 Mark

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg, Kantstrasse 140,*** zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse*

Inhalts-Verzeichnis:

Einladung
zur
Außerordentlichen Hauptversammlung

auf Mittwoch, den 3. Dezember 1919, nachmittags 3½ Uhr,
in der Handelskammer zu **Berlin,** Dorotheenstraße 8.

Tagesordnung:

1. Beschlußfassung über die neue Satzung und Geschäftsordnung des Zentral-Vereins.
2. Vortrag des Herrn Rechtsanwalt *Heidenfeld*-Berlin:
   „Der Friedensvertrag und die deutsche Binnenschiffahrt“.

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt

Flamm
Geheimer Regierungsrat, Professor
Vorsitzender.

Dr. Reichelt
Geschäftsführer.

Die Schweiz und ihre Beziehungen zu den Seehäfen des europäischen Festlandes

Von Geh. Baurat G. de Thierry, ord. Professor an der Technischen Hochschule, Berlin-Charlottenburg

Während des Krieges hat die Frage der Verbindung der Schweiz mit dem Meere eine so hohe Bedeutung erlangt, daß es wohl begreiflich ist, wenn mit der Wiederkehr friedlicher Zustände der Lösung dieses Problems allgemeines Interesse entgegengebracht wird.

Als Häfen, über welche die Schweiz das für die Ernährung ihrer Bevölkerung nötige Getreide und die für ihre Industrie erforderlichen Rohstoffe beziehen kann, kommen diejenigen von Marseille, Cette, Genua am Mittelmeer, Bordeaux, St. Nazaire oder Nantes am Atlantischen Ozean und die Nordseehäfen Le Havre, Rouen, Dünkirchen, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam in Betracht. Die Häfen von Venedig und Triest kommen wegen ihrer ungünstigen Lage zu den Hauptwegen des überseeischen Verkehrs weniger in Frage.

Zwischen Genua und Marseille bestand von jeher ein scharfer Wettbewerb um das beiden Häfen gemeinsame Hinterland. Die Gotthardbahn hat die Erwartungen der Italiener hinsichtlich der Erweiterung des Wirkungsbereiches von Genua nur zum Teil erfüllt. Nur für den südlichen Teil der Schweiz hat der Hafen von Genua Bedeutung, und schon für Bern stellten sich vor dem Kriege die Frachten für Getreide über Genua-Gotthard fast um ein Fünftel höher als über Rotterdam-Mannheim-Basel. Für die Westschweiz scheint Marseille der natürliche Seehafen zu sein. Der Unterschied in der Entfernung Genua—Genf (488 km) und Marseille—Genf (472 km) ist jedoch so gering, dass er gegen andere Faktoren kaum als ausschlaggebend angesehen werden kann. Der Simplondurchstich hat das Einflußgebiet von Marseille noch weiter eingeschränkt, denn für Lausanne liegt Genua schon 112 km näher als Marseille.

Tatsächlich spielte vor dem Kriege der internationale Verkehr in Marseille nur eine ganz untergeordnete Rolle; nur etwa 4% des gesamten Güterumschlags im Hafen von Marseille entfielen auf den Verkehr mit der Schweiz, und wie in dem Verkehr mit Genua spielt auch in den Beziehungen zwischen Marseille und der Schweiz das Getreide die Hauptrolle.

Wenn man sich die Frage vorlegt, wie es wohl zu erklären ist, daß die Mittelmeerhäfen einen so geringen Anteil an dem Verkehr der Schweiz mit den Ueberseeplätzen haben, so läßt sich diese Frage nicht einfach damit beantworten, daß die Eisenbahnfrachten der Entwicklung des Verkehrs hindernd im Wege stehen. Zweifellos hat die Schiffahrt auf dem freien Rhein dank dem schwachen Gefälle, dem Fehlen von Schiffahrtsschleusen, dem in einem geregelten Flußbett vor sich gehenden Abfluß ausreichender Wassermengen, wodurch die Verwendung von Schiffen von 2000 t ermöglicht wird, dem Rhein ein starkes Uebergewicht gegenüber den übrigen Verkehrswegen nach der Schweiz geschaffen. Aber zu diesen Vorzügen des Stromes kommen die Vorteile, welche die Seehäfen, in welchen der Umschlag vom Seeschiff zum Rheinschiff erfolgt, hinzu.

Wenn man daher der Frage nähertreten und untersuchen will, welcher Seehafen als der vorteilhafteste für die Schweiz anzusehen ist, so muß man zunächst die Verhältnisse der Seefrachten, sodann den Hafen selbst und seine Verbindungen mit der Schweiz in Betracht ziehen.

1. Seefrachten.

Das Getreide spielt für die Einfuhr in die Schweiz die Hauptrolle; es sollen daher die Getreidefrachten in erster Linie untersucht werden. Für die Einfuhr aus Nord- und Südamerika liegen die französischen Häfen am Atlantischen Ozean insofern günstig, als die Entfernungen zwischen den Ueberseeländern und diesen Häfen geringer sind als nach den anderen Häfen des europäischen Festlandes, aber dieser Vorteil fällt gar nicht ins Gewicht. Alle französischen Häfen, und zwar sowohl diejenigen von Le Havre, Rouen und Dünkirchen wie die von Nantes und St. Nazaire leiden daran, daß sie den ausgehenden Schiffen keine genügende Rückfracht bieten können. Da nun die Seefrachten von Ueberseehäfen bis Bordeaux oder Hamburg dieselbe Höhe haben, gibt das Seeschiff dem Hafen den Vorzug, in dem es eine reichliche Rückfracht vorfindet oder von dem aus es am schnellsten eine solche bekommen kann. Die Entfernung zwischen dem Ausgangshafen und dem Seehafen, in dem das Seeschiff seine Ladung abliefern soll, spielt daher so gut wie gar keine Rolle. Die nordwesteuropäischen Häfen Antwerpen, Rotterdam, Bremen und Hamburg waren den französischen und italienischen Häfen gegenüber insofern im Vorteil, als die Schiffahrt, falls in dem Anlaufhafen keine ausreichende Fracht vorlag, die Gewißheit hatte, in einem englischen Hafen jederzeit Kohlenladung zu bekommen. Am krassesten kommen diese Verhältnisse in den Getreidefrachten von den Häfen des Schwarzen Meeres und der Donauländer nach Genua und Rotterdam zum Ausdruck. Während der zehnjährigen Periode von 1902 bis 1912 erreichten die Frachten den tiefsten Stand von 6 Sh. für die Tonne im Jahre 1908; sie schwankten im übrigen zwischen 11 Sh. und 16½ Sh. für die Tonne. Trotz der wesentlich größeren Entfernung Genua—Rotterdam bestand in der Fracht nach diesen beiden Häfen lediglich der Unterschied zwischen Schilling und Frankenwährung. Die hohen Frachten nach Genua sind auf den Mangel an Rückfracht von diesem Hafen nach den für die Getreideausfuhr in Frage kommenden Häfen des Schwarzen Meeres zurückzuführen.

Bei den Getreidefrachten von den La Plata-Staaten nach den europäischen Häfen sind ähnliche Verhältnisse für die Bemessung der Frachten maßgebend. Diese Länder sind hinsichtlich der Deckung ihres Kohlenbedarfs gänzlich auf die Einfuhr angewiesen und die Einfuhr aus England war bei weitem überwiegend. Die zunehmende Einfuhr von Kohlen brachte ein übermäßiges Angebot von Frachtraum mit sich, das preisdrückend auf die Heimfrachten wirkte. Nur hierdurch ist es zu erklären, daß die Getreidefrachten im Jahre 1910 einen Tiefstand von 7 Schilling erreichten. Erst als die Frachten in der übrigen Welt in die Höhe gingen, stiegen auch die Frachten vom La Plata nach den europäischen Häfen.

Es ist wohl kein Zweifel, daß die mit dem Ende des Jahres 1910 einsetzende Erhöhung der Frachten in der ganzen Welt mit einer Steigerung der Welternten zusammenfällt. Die Welternte an Weizen, Roggen, Gerste, Hafer und Mais, die im Jahre 1908 4,4 Milliarden Hektoliter betragen hatte, war im Jahre 1912 auf 5,4 Milliarden Hektoliter gestiegen. Mit der in den Getreide produzierenden Ländern gestiegenen Kaufkraft trat eine Zunahme des Welthandels ein, die in einer allgemeinen Steigerung der Seefrachten ihren Ausdruck fand. So stiegen die Getreidefrachten vom La Plata auf 33 Schilling die Tonne im Jahre 1912.

2. Die Häfen.

Sind somit die Frachten in erster Linie von der Lage des Weltmarktes abhängig, so wird stets der Hafen von der Schiffahrt bevorzugt werden, der die günstigsten Bedingungen für die Rückfracht bietet. Die französischen und italienischen Häfen sind aber nicht nur hierin im Nachteil gegenüber Antwerpen und Rotterdam, sondern auch hinsichtlich der Hafeneinrichtungen für den Getreideverkehr.

a) Die Mittelmeerhäfen.

Genua, Marseille.

Der Hafen von Genua besitzt in seiner Getreideverkehrsanlage Einrichtungen von hoher Leistungsfähigkeit und großer technischer Vollkommenheit. Die an der Calata S. Limbania belegene Siloanlage vermochte schon zu Anfang des Jahrhunderts 27 750 t Getreide aufzunehmen und mit Hilfe der pneumatischen Löscheinrichtungen konnten 300 t in der Stunde gelöscht werden. Durch die schon lange vor dem Kriege beabsichtigte Erweiterung und Verstärkung wird die Aufnahmefähigkeit der Siloanlage auf 44 000 t und die Leistungsfähigkeit auf 450 t in der Stunde erhöht worden sein. Aber für die Versorgung des Hinterlandes, zu dem die Schweiz gerechnet werden muß, besagt eine große Aufnahmefähigkeit und eine große Leistungsfähigkeit der Getreideverkehrsanlage nicht viel. Hierfür ist die Möglichkeit des Abtransportes allein entscheidend, denn man muß sich vergegenwärtigen, daß eine Stundenleistung der Löscheinrichtungen von 450 t für den Weiterversand die Abfertigung von etwa neun Güterzügen größter Länge im durchschnittlichen Arbeitstag bedeutet. Genua ist in ganz ausgesprochener Weise Einfuhrhafen, denn die Einfuhr machte ungefähr 90 % des Güterumschlages aus, und die Kohleneinfuhr allein betrug schon vor dem Kriege über die Hälfte aller Einfuhrgüter. Die Industrie Oberitaliens bezieht ihren Bedarf an Rohstoffen und Getreide fast ausschließlich über Genua; erst wenige Jahre vor dem Kriege nahm der Hafen von Savona Genua einen Teil des Ueberflusses, den es nicht bewältigen konnte, ab. Diese Verhältnisse bringen es mit sich, daß zur Bewältigung der Einfuhr ein sehr starker Bedarf an leeren Eisenbahnwagen vorhanden ist, der kaum gedeckt werden kann. So bildete der chronische Wagenmangel eine ständige Klage der Genueser Handelskreise, die ihre Ursache nicht allein darin hatte, daß die Wagengestellung nicht mit den gesteigerten Anforderungen Schritt hielt. Die Schwierigkeiten sind darauf zurückzuführen, daß die Bahn, welche die Apenninen überschreitet, die Anlagen des Verschiebebahnhofes in Sampierdarena, die Verbindung zwischen dem Verschiebebahnhof und dem Hafen und schließlich die Eisenbahnanlagen im Hafen selbst der Bewältigung eines großen Verkehrs nicht gewachsen sind. Neuerdings ist eine weitgehende Erweiterung des Hafens von Genua in Aussicht genommen. Wenn nicht gleichzeitig damit eine durchgreifende Verbesserung der Eisenbahnanlagen und des Eisenbahnbetriebes durchgeführt wird, und diese ist unter den schwierigen Geländeverhältnissen keine leicht zu lösende Aufgabe, so werden die schon vor dem Krieg unleidlichen Zustände sich zur Unerträglichkeit steigern. Der Hafen von Marseille ist wie Genua bisher Umschlaghafen zwischen Seeschiff und Eisenbahn; auch er leidet daran, daß er auf eine einzige Bahnlinie zur Verbindung mit dem Hinterlande angewiesen ist. Eine Entlastung dieser Linie war schon im Jahre 1883 in Aussicht genommen. Diese zweite Bahnlinie folgt von Marseille bis La Couronne der Küste, um zwischen Martigues und Port de Bouc an Istres vorbei, bei Miramas, nach 54 km in die bestehende Eisenbahnlinie Paris—Marseille zu münden. Von großer Bedeutung für die Beförderung von Massengütern ist der Kanal, der, vom Becken La Madrague im Hafen von Marseille ausgehend, eine Verbindung mit der Rhone herstellen soll.

b) Die Nordseehäfen.
Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam.

Der Getreideverkehr hat stets eine sehr große Rolle im Antwerpener Hafen gespielt, denn Belgien ist darauf angewiesen, ⅘ seines Weizenbedarfs einzuführen. Zwar besitzt Antwerpen im Becken Lefebvre eine Getreidesiloanlage, die rund 23 000 t zu fassen vermag, aber die Getreideeinfuhr hat keineswegs mit der Entwicklung des Schiffsverkehrs Schritt gehalten. Die Ursachen für diesen relativen Rückgang, der mit einer starken Zunahme der Getreideeinfuhr in Rotterdam Hand in Hand ging, sind in der Eigenart des Antwerpener Hafens begründet. Im Gegensatz zu Rotterdam, wo alle Maßnahmen darauf gerichtet sind, den Umschlag zwischen Seeschiff und Rhein- und Kanalschiffen zu fördern, ist der Antwerpener Hafen in erster Linie für den Umschlag zwischen Seeschiff und Eisenbahn eingerichtet.

Innerhalb der letzten 20 Jahre hatte sich der Binnenschiffahrtsverkehr in Antwerpen mehr als verdreifacht. An diesem Verkehr war in erster Linie Belgien selbst beteiligt. Deutschlands Anteil betrug etwa 23 %, dagegen war Frankreich nur mit etwa 1 % daran beteiligt. Der Binnenschiffahrtsverkehr trat aber sehr erheblich zurück gegenüber dem Verkehr zwischen Eisenbahn und Seeschiff, der 60 % des Gesamtverkehrs ausmachte. Bis zum Jahre 1912 betrug das Anlagekapital der belgischen Eisenbahnen 2698 Millionen Franken, von welchen 779 Millionen Franken auf Betriebsmittel entfielen. Es war daher verständlich, daß zur Verzinsung dieses gewaltigen Kapitals der ausländische Verkehr in sehr erheblichem Maße herangezogen werden mußte. Durch eisenbahntarifarische Maßnahmen gelang es auch, das Einflußgebiet Antwerpens bis in die Schweiz, nach Bayern, Tirol, Thüringen, Sachsen, Böhmen und Ungarn auszudehnen; dank dieser zielbewußten Politik konnte die durchschnittliche tonnenkilometrische Gesamteinnahme der belgischen Staatsbahnen im Jahre 1912 bis auf ⅓ Pfennig die durchschnittliche Einnahme der Preußisch-Hessischen Eisenbahnen erreichen. Aber trotz der hochentwickelten belgischen Industrie war dieses Ergebnis nur dem Umstande zuzuschreiben, daß der Durchfuhrverkehr aus Deutschland mit nicht weniger als 82 % an dem gesamten Eisenbahnverkehr Belgiens beteiligt war. Diese Bevorzugung des Eisenbahnverkehrs kommt auch in den Antwerpener Hafenanlagen zum Ausdruck. Der ungeregelte Lauf der Schelde gestattet den Umschlag auf dem Strome nicht, so daß die Schiffe, die ihre Ladung in Rhein- oder Kanalfahrzeuge umschlagen wollen, genötigt sind, in die Hafenbecken zu fahren. Die alten Hafenbecken sind hierzu zu eng, und erst die in neuerer Zeit erbauten Becken im Norden der Stadt gestatten diesen Verkehr. Für den Umschlag von Getreide vom Seeschiff ins Fahrzeug der Binnenschiffahrt fehlte es außerdem bis zum Jahre 1914 an den notwendigen Geräten. Schon im Jahre 1908 besaß der Hafen von Rotterdam sechs schwimmende Getreideelevatoren, in Antwerpen wollte im Jahre 1911 eine Gesellschaft zwei Getreideheber in Dienst stellen. Durch den Widerspruch der Stadt, die den Betrieb dieser für die Behandlung des in geschütteten Ladungen angebrachten Getreides unentbehrlichen Geräte selbst übernehmen wollte, verzögerte sich deren Einführung bis zum Jahre 1914. Es muss allerdings berücksichtigt werden, daß bei der Getreideeinfuhr aus Rumänien, die in Antwerpen diejenige aus anderen Ländern bei weitem überwog, das Getreide in Säcken angebracht wurde, während das aus Rußland und Amerika in Rotterdam gelöschte Getreide in lose geschüttetem Zustand sich im Schiffe befindet. Die Verwendung von schwimmenden Getreideelevatoren erschien daher in Antwerpen nicht so dringlich, aber wenn man bedenkt, daß das Verhältnis zwischen verladenen und gelöschten Gütern in Antwerpen mit 80 zu 100 so günstig wie in keinem anderen Hafen des europäischen Festlandes war, so war jedenfalls für Antwerpen die Möglichkeit gegeben, den Getreideverkehr, der sich Rotterdam zuwandte, an sich zu ziehen. Um dieses zu erreichen, wäre es allerdings auch notwendig gewesen, der Rheinschiffahrt größere Erleichterungen zu verschaffen. Der Weg vom Rhein nach Antwerpen ist zwar um rund 100 Kilometer weiter als nach Rotterdam, aber trotz dieses weiteren, nicht ganz ungefährlichen Weges waren die Kohlenfrachten von den Ruhrhäfen nach Antwerpen nur um 4 Pfennig — im Durchschnitt der Jahre 1908 bis 1913 — teurer als nach dem näher gelegenen Rotterdam, weil die Rheinschiffahrt in Antwerpen bessere Aussicht hatte, lohnende Rückfracht zu finden. Die ungünstigen Verhältnisse der Binnenwasserstraße wurden also durch die Vorteile, die der Hafen aufweisen konnte, auf dem Gebiete der Seefrachten aufgewogen; aber Rotterdam bietet sonst dem Umschlag zwischen Seeschiff und Rheinschiff große Vorteile.

Rotterdam ist wie kein anderer Hafen des europäischen Festlandes Transithafen. Für die Seeschiffahrt hat allerdings Antwerpen den Vorteil eines wesentlich größeren Angebots an ausgehenden Frachten, denn in Rotterdam war das Verhältnis zwischen verladenen und gelöschten Gütern, das in Antwerpen 80 % beträgt, nur etwa 33 %, ohne Kohle sogar nur 16 %. Aber für ein Schiff, das genötigt ist, in die durch Schleusen von der Schelde abgeschlossenen Hafenbecken zu fahren, um dort seine Ladung zu löschen, entstehen in Antwerpen höhere Kosten als in Rotterdam. Bei dem geringen Flutwechsel in der Maas war in Rotterdam die Anlage eines offenen Hafens möglich. Um in die Hafenbecken zu gelangen, brauchen daher die Schiffe keine Schleusen zu durchfahren. Der geregelte Lauf der Maas gestattet den Schiffen an den auf Strom ausgelegten Bojen festzumachen und ihre Ladung in die längsseits liegenden Rheinschiffe zu löschen. Die Hafenbecken besitzen verhältnismäßig kurze Kailängen, dafür aber große Wasserflächen. Der Rijnhafen, der in den neunziger Jahren fertiggestellt wurde, hat 30 ha, der 1905 dem Betrieb übergebene Maashafen 58 ha Wasserfläche. Der Waalhafen besitzt in seinen jetzigen Abmessungen 150 ha Oberfläche, er kann aber auf 300 ha erweitert werden. In diesen Häfen kann, wie es auf dem Strom geschieht, der Umschlag von Schiff zu Schiff ohne Benutzung der Kais erfolgen. Hierdurch wird eine hohe Leistungsfähigkeit mit geringen Anlagekosten erreicht, die in verhältnismäßig niedrigen Hafenabgaben zum Ausdruck kommt. So mußte z. B. ein Dampfer in Antwerpen in den durch Schleusen abgeschlossenen Hafenbecken 2914 M an Gebühren bezahlen, während derselbe Dampfer in Rotterdam nur 2091 M entrichten mußte. Die breiten Hafenbecken in Rotterdam gestatten außerdem die Verwendung schwimmender Getreideheber, durch welche eine rasche Abfertigung des Dampfers ermöglicht wird. Vor dem Kriege besaß Rotterdam außer vier Getreidehebern und Becherwerken, die, mit Getreidespeichern verbunden, der Lagerung von Getreide dienten, 21 schwimmende Elevatoren. Zwölf hiervon sind pneumatische Getreideheber mit stündlichen Leistungen von 150 bis 200 t. Der große Vorteil der pneumatischen Heber ist darin zu erblicken, daß vier bis fünf solcher Geräte gleichzeitig beim Löschen eines Dampfers arbeiten können; außerdem ist die mit der Verwendung der Saugluft verbundene Durchlüftung des Getreides äußerst vorteilhaft. Die Abkürzung der Löschzeit gegenüber dem Handbetrieb ist sehr erheblich, denn das Löschen einer Getreideladung von etwa 8000 t erfordert mit Handbetrieb etwa 40 Tage, während dieselbe Ladung mit Saughebern in etwa 12 Stunden gelöscht werden kann. Zu der Zeitersparnis, die in der Fracht zum Ausdruck kommt, tritt noch die Ersparnis hinzu durch den Fortfall von Lagergebühren, denn die Einlagerung im Speicher kommt bei der direkten Verladung ins Rheinschiff nicht in Betracht. Alle diese Umstände haben dazu beigetragen, dem Hafen von Rotterdam eine große Bedeutung für die Getreideeinfuhr zu verleihen.

Amsterdam hat einen größeren Eigenhandel als Rotterdam. Der Hafen verfügt dementsprechend über umfangreichere Lagereinrichtungen als Rotterdam. Der Schwerpunkt des Amsterdamer Handels liegt in seinen Beziehungen zu den niederländischen Kolonien. Aber auch der Verkehr mit dem Rhein hat nach Erbauung des Merwede-Kanals, der Anfang der neunziger Jahre mit Schleusen von 120 m Länge, 12 m Breite und einer Drempeltiefe von 3,10 m fertiggestellt wurde, an Bedeutung zugenommen.

Wenn dieser Verkehr durch den Merwede-Kanal auch eine starke Entwickelung aufweist, so erreichte er doch bei weitem nicht den Umfang des Rheinverkehrs nach Rotterdam. Denn der Rheinverkehr an der Reichsgrenze von und nach Amsterdam stieg von

211 740 t im Jahre 1892 auf
1 352 680 t „ „ 1912,

dagegen betrug der gesamte Binnenschiffahrtsverkehr Rotterdams

6 840 359 t im Jahre 1890 und stieg auf
26 427 207 t „ „ 1910.

Von den Rheinschiffen, die an der Reichsgrenze von und nach den Nordseehäfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam verkehrten, entfielen nicht weniger als 82 % auf den Verkehr von und nach Rotterdam; noch stärker war der Anteil der verfrachteten Güter, denn Rotterdam war mit über 94 % hieran beteiligt.

3. Die Verbindungen der Schweiz mit den Seehäfen.

Die Eisenbahnverbindungen zwischen der Schweiz und den Seehäfen sind schon in Kürze gestreift worden. Die Eisenbahn bildet die einzige Verbindung mit Genua, und wenn auch davon die Rede ist, die Apenninen mit einem Kanal zu überschreiten und dadurch eine Binnenwasserstraßenverbindung mit dem Lago Maggiore zu schaffen, so können derartige phantastische Projekte nicht ernstlich erörtert werden.

a) Schiffahrtswege zwischen Genf und Marseille.

Nach Fertigstellung des Kanals von Marseille zur Rhone wird Marseille eine sehr erhebliche Ueberlegenheit gegenüber Genua erlangen, und wenn die Absicht besteht, die Rhone für Fahrzeuge von 600—1000 t fahrbar zu machen, so könnte diese Verbindung für die Westschweiz Bedeutung haben. Vor dem Kriege ist jedoch die Frage der Verbesserung der Schiffahrt auf der Rhone in einer durch Erlaß des französischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 2. April 1908 eingesetzten Kommission lebhaft erörtert worden und diese Untersuchungen hatten einen durchaus negativen Erfolg. Es wurde darauf hingewiesen, daß die Entwickelung der Schiffahrt auf der Rhone zwischen Lyon und Marseille unüberwindlichen Schwierigkeiten begegnet. Die an der Rhone zwischen Lyon und dem Meere ausgeführten Arbeiten, die auf Grund des Gesetzes vom 13. Mai 1878 ausgeführt worden sind, haben zwar den Erfolg gehabt, daß die Anzahl der Tage, an welchen eine Fahrtiefe von 2 m und mehr vorhanden ist, von 101 auf 261 gestiegen war. Der wirtschaftliche Erfolg stand aber in keinem Verhältnis zu den Aufwendungen. Denn während der Eisenbahnverkehr auf beiden Rhoneufern innerhalb von 30 Jahren um 60% gestiegen war und schon im Jahre 1905 annähernd

5 Millionen Tonnen erreicht hatte, blieb der Rhoneverkehr fast konstant auf der Höhe von etwa 300 000 t. Der Kanal von Marseille zur Rhone, dessen Ausführung durch das Gesetz vom 23. Dezember 1903 beschlossen wurde, wird zweifellos zur Hebung der Rhoneschiffahrt beitragen. Es wird aber auch notwendig sein, die Schiffahrt zwischen Arles und Lyon zu verbessern. Der projektierte Lateral-Kanal zur Rhone würde eine Länge von rund 271 km haben. Wenn er auch dem Verkehr mit Fahrzeugen von mindestens 1000 t Tragfähigkeit dienen soll, so erscheinen die Abmessungen der Schleusen (80 m Länge und 12 m Breite) für einen starken Verkehr unzulänglich, wenn man berücksichtigt, daß die Schleusen des Merwede-Kanals bei derselben Breite 40 m länger sind. Zur Ueberwindung eines Gesamtgefälles von 160,50 m sind 31 Schleusen vorgesehen. Setzt man den Aufenthalt an einer Schleuse gleich einer Weglänge von 3,5 km, so würde dieser Kanal eine Länge von annähernd 380 Tarifkilometern erhalten. Die Kosten dieses Kanals wurden zu 506 Millionen Fr. veranschlagt, aber schon in den Jahren 1908/09 wurden diese Kosten als unzureichend erkannt.

Bei dem angenommenen Verkehr von 1 600 000 t ergab sich, daß jede auf dem Kanal beförderte Tonne den Staat mit 12,39 Fr. belasten würde, und daß dem Handel erst bei einem Jahresverkehr von etwa 8 Millionen Tonnen Nutzen aus dem Kanal erwachsen könnte. Da zu Ende des ersten Jahrzehnts dieses Jahrhunderts die Eisenbahn und die Rhoneschiffahrt zusammen wenig mehr als 5 Millionen Tonnen beförderten, erscheint die Wirtschaftlichkeit dieses Kanals zweifelhaft. Mit einfachen Schleusen erscheint es auch fraglich, ob diese Leistung erzielt werden könnte, und durch die Anlage von Doppel- oder Schleppzugschleusen würden sich die Kosten des Kanals wesentlich erhöhen.

Von der Rhone bei Lyon bis zur Schweiz stehen zwei Wege offen: der nächstliegende ist die Rhone selbst, der andere führt über die Saône und den Kanal von der Rhone zum Rhein.

Die Entfernung auf der Rhone zwischen Lyon und Genf beträgt 210 km. Durch die Anlage einer Anzahl von Kraftwerken ist die Kanalisierung des Stromes schon in Angriff genommen. Es würde allerdings notwendig sein, an den schon vorhandenen oder projektierten Kraftwerken Schleusen oder Schiffshebewerke anzulegen.

So stieß die Verwirklichung des Projektes, der Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung zwischen Genf und Marseille innerhalb der französischen Kommission vom Jahre 1908 auf große Hindernisse.

Von Lyon aus wäre auch die Möglichkeit gegeben, über die Saône und den Kanal von der Rhone zum Rhein in die Schweiz zu gelangen. Aber ob man hierfür den Weg über Mülhausen oder über Straßburg wählt, die 169 Schleusen, die zwischen Marseille und Straßburg durchfahren werden müssen, wodurch die 903 km betragende Entfernung auf über 1490 Tarifkilometer erhöht wird, stellen sich als ein Hindernis in den Weg, das die Ueberlegenheit der Rheinwasserstraße recht deutlich hervortreten läßt.

b) Schiffahrtswege zwischen Antwerpen und der Schweiz.

Von Antwerpen über Charleroi, die Maas und die Kanäle: de l'Est und zwischen der Marne und dem Rhein beträgt die Entfernung bis Straßburg 715 km, bis Basel 875 km. Außer diesem Wege, der, wie die Statistik des Verkehrs Antwerpens mit dem französischen Kanalsystem erkennen läßt, fast bedeutungslos war, ist aber die Möglichkeit gegeben, von Antwerpen aus den Rhein über den Kempen-Kanal, die Zuid Willensvaart und die Waal zu erreichen. Wegen der geringen Abmessungen der Kanäle hat diese Verbindung keine große Bedeutung. Von größerer Wichtigkeit ist die Verbindung über die untere Schelde bis Hansweert, durch den Süd-Beveland-Kanal und die Maas. Der Kanal durch Süd-Beveland, der nach der Durchdämmung der Osterschelde den Fahrzeugen der Binnenschiffahrt die Möglichkeit schuf, vom Rhein nach Antwerpen zu gelangen, besitzt Schleusen von 15 m Weite und 6 m Tiefe bei Niedrigwasser. Er gestattet somit selbst den größten Rheinschiffen die Durchfahrt. Aber die Schelde, von Lillo bis Hansweert, wo der Süd-Beveland-Kanal beginnt, und die Maasmündung von dem Ausgang dieses Kanals bei Wemeldingen aufwärts haben den Charakter weiter Meeresbuchten. Die Fahrt auf diesen Gewässern ist daher nur bei ganz gutem Wetter ohne Gefahr. Erst nach Fertigstellung eines Kanals zwischen dem Rhein und Antwerpen, worüber zurzeit drei Entwürfe vorliegen, werden die bestehenden Uebelstände beseitigt werden und Antwerpen eine vollwertige Verbindung mit dem Rhein erhalten.

Inwiefern der Versailler Frieden in bestehende Rechte der Niederlande eingreifen wird, muß die Zukunft lehren. Es kann kein Zweifel darüber herrschen, daß in dem im Jahre 1839 zwischen Belgien und den Niederlanden abgeschlossenen Friedensvertrag im Artikel 12 die Oberhoheit der Niederlande über das bei Erbauung eines Kanals von Antwerpen zum Rhein in Anspruch zu nehmende niederländische Gebiet ausgesprochen worden ist. Es ist darin zum Ausdruck gebracht, daß: „für den Fall, daß in Belgien eine neue Straße erbaut oder ein neuer Kanal gegraben worden sein sollte, der an der Maas, gegenüber dem holländischen Bezirk (Kanton) von Sittard enden würde, Belgien gestattet werden sollte, an Holland, das unter dieser Voraussetzung seine Zustimmung nicht verweigern würde, das Ersuchen zu richten, daß genannte Straße oder Kanal, nach demselben Plan, gänzlich auf Kosten Belgiens, durch den Bezirk von Sittard bis zu den Grenzen Deutschlands fortgeführt werde." Die Ausführung dieser Straße oder dieses Kanals sollte „nach der Wahl Hollands" entweder durch belgische Ingenieure und Arbeiter oder durch Ingenieure und Arbeiter, die Holland stellen würde, „ohne jegliche Belastung Hollands und ohne Präjudiz hinsichtlich der ausschließlichen Oberhoheitsrechte über das Gebiet, das von der fraglichen Straße oder Kanal durchquert werden würde, erfolgen. („le tout sans charge aucune pour la Hollande et sans préjudice de ses droits de souveraineté exclusifs sur le territoire, que traverserait la route ou le canal en question.")

In diesem Vertrag ist somit die Trasse des zu erbauenden Kanals, der ohne Durchquerung niederländischen Gebiets nicht ausführbar ist, genau festgelegt. Sie entspricht der Valentinschen Kanallinie, nach welcher die Entfernung von Antwerpen bis zum Rhein bei Düsseldorf 194 km betragen würde. Nach dieser Kanallinie würde die Länge von Antwerpen bis Ruhrort-Duisburg 235 km, nach der Hentrichschen Linie aber nur 189 km betragen. Die Länge des Hentrichschen Kanals von Antwerpen bis zum Rhein bei Krefeld beträgt 172 km, ist also kürzer als die Valentinsche Linie, und ihre Ausmündung erfolgt in größerer Nähe des Duisburg-Ruhrorter Hafens, aber da sie das niederländische Gebiet nicht nur auf längerer Strecke, sondern auch nördlicher von Sittard durchkreuzt, widerspricht sie den Abmachungen des Friedensvertrages vom Jahre 1839.

In dem Friedensvertrage von 1839 war auch festgesetzt, daß Belgien und Holland gemeinsam (d'un commun accord) die Rechtsverhältnisse und Abgaben, die auf dieser Straße oder Kanal erhoben werden sollten, festzustellen haben würden.

Die Erbauung eines Kanals von Antwerpen zum Rhein könnte demnach, wenn eine Durchquerung des niederländischen Gebiets bei Sittard verlassen wird, nicht ohne Zustimmung der Niederlande erfolgen.

Aber selbst wenn Antwerpen nach Fertigstellung eines Rhein-Antwerpen-Kanals eine bessere Verbindung zum Rhein bekäme, ist es doch fraglich, ob die Ueberlegenheit Rotterdams damit erschüttert werden könnte. Trotz des allen Anforderungen der Rheinschiffahrt vollauf genügenden Merwede-Kanals vermochte die Kanalverbindung nach Amsterdam die Bedeutung Rotterdams für das Hinterland in keiner Weise zu beeinträchtigen; ebenso wenig wird eine bessere Verbindung zwischen dem Rhein und Antwerpen der Vorzugsstellung Rotterdams Abbruch tun können, wenn der natürliche Lauf der Dinge nicht durch politische Maßnahmen künstlich gehemmt wird.

c) Der Rhein.

Rotterdam verdankt seine Stellung der Leistungsfähigkeit des offenen Rheinstromes, die in den besonderen Verhältnissen seines Niederschlagsgebietes begründet ist. Die Leistungsfähigkeit des Rheins als Binnenwasserstraße geht aus folgenden Zahlen hervor: Multipliziert man die auf dem Rhein beförderte Gütermenge mit dem zurückgelegten Wege, so ergibt sich für den Rhein von der Schweizer bis zur niederländischen Grenze eine Verkehrsleistung

von 0,882 Milliarden Tonnenkilometer im Jahre 1875
„ 3,030 „ „ „ „ 1905
„ 7,985 „ „ „ „ 1909.

Die Abflußverhältnisse des Rheins sind dadurch besonders günstig, daß die einzelnen Teile seines Niederschlagsgebiets sich gegenseitig ergänzen. Die Wasserführung des Rheins bis nach Straßburg hinab steht in erster Linie unter dem Einfluß der Schmelzwässer der Gletscher, deren Abfluß durch 1252 qkm Seeflächen (Bodensee, Züricher See, Vierwaldstätter See, Neuenburger See, von den kleineren Seen abgesehen) geregelt wird. Der Abfluß aus dem Hochgebirge, der im Februar seinen tiefsten, im Juni seinen höchsten Wert erreicht, ergänzt den Abfluß der dem Mittelgebirge entspringenden Nebenflüsse des Rheins. So hat der Rhein bis nach Emmerich herunter Wasserstände, die, abgesehen von ausnahmsweise vorkommenden niedrigen Wasserständen in den Herbstmonaten, eine große Regelmäßigkeit und Gleichmäßigkeit aufweisen. Auf Grund der Rheinschiffahrtsakte vom Jahre 1868, die zu einer Zeit zwischen den Uferstaaten abgeschlossen wurde, als Frankreich als Uferanlieger des Rheins ein unmittelbares Interesse an der Rheinschiffahrt besaß, sind alle auf dem Rhein zur Verbesserung seiner Schiffbarkeit ausgeführten Arbeiten, unter steter Wahrung der Gesamtinteressen, nach großzügigen, einheitlichen Gesichtspunkten vorgenommen worden.

Die von den Niederlanden auf ihrem Hoheitsgebiet ebenso wie auf dem preußischen Unterrhein im Laufe der Jahre ausgeführten Regelungsarbeiten hatten den Erfolg, daß unterhalb Köln durchschnittlich an 318 Tagen im Jahre eine Fahrtiefe von mindestens 3 m erzielt worden ist. Eine weitere Vertiefung um eine Fahrtiefe von 3,50 m unter gemitteltem N. W. in 150 m Breite von Koblenz bis zur niederländischen Grenze zu schaffen, war nach der Denkschrift der preußischen Regierung vom Jahre 1898 in Erwägung genommen.

Gegenwärtig beträgt die Fahrtiefe zwischen Koblenz und Köln unter dem gemittelten N. W.-Stand von + 1,50 m am Kölner Pegel, der durchschnittlich nur an 47 Tagen im Jahre unterschritten wird, 2,50 m.

Von Koblenz bis Mannheim ist eine Fahrtiefe von 2 m unter gemitteltem N. W. vorhanden, und im Artikel II, § 3 des Reichsgesetzes vom 24. Dezember 1911 war die Herstellung einer Schiffahrtsstraße im Rhein zwischen Konstanz und Straßburg, die

Schaffung von Fahrwassertiefen von 2 m zwischen Straßburg und Sondernheim, von 2,50 m zwischen Mannheim und St. Goar und die Kanalisierung des Neckars von Heilbronn bis zum Rhein vorgesehen. Welche Bedeutung diese weitere Vertiefung des Rheins von Mannheim bis St. Goar für die Rheinschiffahrt hätte, geht daraus hervor, daß Schiffe von 2,30 m Tiefgang nach den Wasserständen der Jahre 1906/07 heute durchschnittlich nur an 199 Tagen im Jahre verkehren können, nach der Vertiefung auf 2,50 m würden sie dagegen an 268 Tagen im Jahre eine ausreichende Fahrtiefe vorfinden. Im Jahre 1907 sind 6418 Schleppzüge allein in der Richtung zu Berg bei Koblenz vorbeigefahren. Die wirtschaftlichen Vorteile einer weiteren Vertiefung des Rheins zwischen Mannheim und St. Goar um 0,5 m ergeben sich daraus, daß die Ladefähigkeit aller Schiffe um etwa 25% zunehmen würde. Eine sehr erhebliche Verbilligung der Frachten ist daher durch diese Arbeiten mit absoluter Sicherheit zu erwarten. Der Gesamtverkehr der als eine wirtschaftliche Einheit aufzufassenden Häfen Mannheim, Ludwigshafen und Rheinau erreichte schon im Jahre 1907 10 Millionen Tonnen, in den darauffolgenden vier Jahren weist er einen Rückgang auf, der aber schon im Jahre 1912 fast ganz wieder eingeholt wurde. Eine geringe Frachtermäßigung für die Tonne multipliziert sich daher mit so gewaltigen Gütermengen, daß der wirtschaftliche Nutzen einer Vermehrung der Fahrtiefe nicht zweifelhaft sein kann.

Die unzureichenden Fahrtiefen des Rheins zwischen Straßburg und Mannheim und die Unbeständigkeit der Fahrrinne haben die Entwickelung des Schiffahrtsverkehrs oberhalb Mannheims gehemmt, so daß der Verkehr der Häfen Lauterburg, Maxau und Kehl im Jahre 1890 sich auf nur 19500 t belief, während in demselben Jahre der Verkehr der Häfen Mannheim und Ludwigshafen schon 3½ Millionen Tonnen erreicht hatte. Durch die allernotwendigsten Arbeiten, die sich auf Baggerungen auf den schlechtesten Uebergangsstellen beschränkten, wurden die Fahrwasserverhältnisse so weit gebessert, daß der Verkehr im Lauterburger und Straßburger Hafen, der im Jahre 1892 dem Verkehr übergeben wurde, von 54000 t in diesem Jahre auf 527000 t im Jahre 1900 gestiegen ist. Auf Grund des am 28. November 1901 zwischen Elsaß-Lothringen, Baden und Bayern abgeschlossenen Vertrages über die Regulierung des Rheins von Straßburg bis Sondernheim (Länge 85 km) wird eine Fahrtiefe von 2 m bei einem Wasserstand von ± 1,50 m am Pegel zu Straßburg und ± 3 m am Pegel zu Maxau angestrebt. Der Erfolg dieser Regulierungsarbeiten würde darin zum Ausdruck kommen, daß die Fahrtiefe von 2 m, auf die vor der Regulierung nur an 105 Tagen im Jahre gerechnet werden konnte, an 280 Tagen vorhanden sein würde. Die Fahrwassertiefe von 1,50 m, die vor der Regulierung durchschnittlich an 215 Tagen angetroffen wurde, würde dagegen an 348 Tagen, also fast während des ganzen Jahres, vorhanden sein.

Bei der im Laufe des 19. Jahrhunderts zum Schutze gegen Hochwasser, zur Trockenlegung versumpfter Strecken und um eine Senkung der Mittelwasserstände zu erzielen, auf der Rheinstrecke Basel—Speier ausgeführten Regulierung sind zahlreiche Durchstiche vorgenommen worden. Hierdurch ist die Länge des Fahrweges von Basel bis Lauterburg von 218 km auf 183 km verkürzt worden. Hierdurch sind aber auch die Gefällverhältnisse in einer die Schiffahrt erschwerenden Weise verändert worden. Die Geschwindigkeiten auf der 862 km langen Strecke von Basel bis Rotterdam wechseln daher (wenn man von den Stromschnellen unterhalb der Nahemündung absieht), zwischen 0,8 m und 1,8 m/sek. unterhalb Mannheim und nehmen bis auf 3 bis 4 m/sek. auf der Strecke Basel—Breisach zu. Infolgedessen vermindert sich die Leistung des Schleppers, die auf dem Rhein bis Mannheim 5,5 t der Ladung des Anhangs beträgt, auf nur 1 t für 1 PS des Schleppers zwischen Straßburg und Basel. Trotz der unzureichenden Verhältnisse des Fahrwassers zwischen Basel und Straßburg hat sich der Wasserverkehr in Basel aus kleinen Anfängen in erfreulicher Weise entwickelt und er erreichte 100000 t im Jahre 1913. Der Förderung der Schiffahrt bis zum Bodensee und dem Ausbau eines Kanalnetzes, durch welches eine Verbindung zwischen dem Bodensee und dem Genfer See geschaffen werden soll, widmet man in der Schweiz in wohlverstandenem Interesse die größte Aufmerksamkeit. Aber nicht nur die Schweiz, auch die süddeutschen Staaten Baden, Bayern, Württemberg und Tirol haben das allergrößte Interesse an der künftigen Gestaltung der Rheinschiffahrt. Für diese Gebiete ist die Frage, ob sie Getreide und Rohstoffe in gebrochenem Verkehr über Frankfurt a. M. oder Mannheim oder auf direktem Wege mit Umladung in Konstanz, Lindau oder Bregenz beziehen können, infolge der nach dem Kriege zu erwartenden Erhöhung der Frachten von ungeheuerer Bedeutung. Es ist daher wohl zu verstehen, daß die künftige Gestaltung der Schiffahrtsverhältnisse auf dem Rhein weite Kreise auf das lebhafteste beschäftigt.

4. Die Zukunft der Rheinschiffahrt; die Kanalverbindung zwischen Nordsee und Mittelmeer.

Während des Krieges war die Schweiz ausschließlich auf die Mittelmeerhäfen angewiesen, und es wird wohl schwerlich behauptet werden können, daß die in dieser Zeit gemachten Erfahrungen zugunsten der Anknüpfung engerer Beziehungen mit diesen Häfen sprächen. Diese unbefriedigenden Verhältnisse waren zum großen Teil auf die Schwierigkeiten, die ganz allgemein auf dem Frachtenmarkt herrschten, dann aber auch durch die in den Seehäfen mit dem Kriegszustand zusammenhängenden Erschwernisse im Lösch- und Ladebetrieb veranlaßt. Die Transportverhältnisse auf den italienischen und französischen Eisenbahnen sind auch zweifellos durch den Krieg in durchaus abnormaler Weise beeinflußt worden, aber zum Teil hingen die Schwierigkeiten, unter welchen die Schweiz zu leiden hatte, mit den Eigentümlichkeiten der in Frage kommenden Häfen und mit der Eisenbahnbeförderung überhaupt zusammen. Soweit diese beiden Faktoren in Betracht kommen, muß es fraglich erscheinen, ob mit dem Wiedereintritt normaler Verhältnisse eine wesentliche Verbesserung zu erwarten steht; aber, wie vor dem Kriege der Wettbewerb zwischen den verschiedenen Häfen zu einer fortschreitenden Vervollkommnung in der Ausrüstung der Häfen geführt hat, wird wohl auch künftig das wohlverstandene Interesse der Hafenverwaltungen zu weiteren Fortschritten führen.

Der Versailler Frieden, der die künftigen Beziehungen zwischen den Ententeländern und Deutschland regelt, enthält naturgemäß keinerlei Bestimmungen für die kommenden Verkehrsbeziehungen zwischen der Schweiz und den Ländern, deren Häfen der Schweiz offen standen für die Einfuhr von Getreide und von Rohstoffen sowie für die Ausfuhr ihrer Erzeugnisse. Nach dem Versailler Frieden ist in weitgehendstem Maße dafür gesorgt, daß die neugeschaffenen Staatengebilde nicht nur durch Ueberlassung bestimmter Häfen oder Hafenteile (wie bei Hamburg) in ihren Beziehungen zum Welthandel sich möglichst ohne irgendwelche Hemmungen entwickeln können. Auf eine ähnliche Förderung ihrer Interessen kann daher die Schweiz mit Fug und Recht Anspruch erheben. Man kann in mancher Hinsicht in Zweifel sein, ob die durch den Friedensvertrag eingeleitete Regelung der Handelsbeziehungen zwischen den neugebildeten Staaten und dem Ueberseehandel eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem vor dem Kriege herrschenden Zustande bedeuten wird. So ist beispielsweise darauf hinzuweisen, daß der Wettbewerb zwischen den einzelnen Seehäfen oder die Tüchtigkeit des Kaufmanns, der das belebende Element in jedem Hafenbetrieb ist und immer bleiben wird, sich, wenn überhaupt, schwerlich auf die Dauer in genau vorgezeichnete Bahnen einzwängen läßt. Ebenso wird es sich mit den Seefrachten verhalten. Durch Vereinbarungen zwischen den schiffahrttreibenden Ländern lassen sich die Seefrachten innerhalb gewisser Grenzen festsetzen, aber ebenso wie die Gewährung von Subventionen in Frankreich zu ganz unnatürlichen Verhältnissen in der Schiffahrt geführt hatte, werden internationale Bestimmungen über die Höhe der Schiffsfrachten, welche das Argument der Rückfracht und das Verhältnis zwischen Nachfrage und Angebot von Schiffsraum nicht berücksichtigen, sich nicht fest einbürgern können. Ob solche Abmachungen die Trampschiffahrt restlos erfassen könnten, erscheint auch fraglich, und ist ein derartiges Statut erst einmal durchbrochen, so ist das der Anfang vom Ende.

Es muß daher damit gerechnet werden, daß das freie Spiel der Kräfte sich früher oder später wieder Geltung verschafft, daß der freie Wettbewerb auf dem Frachtenmarkt und die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Häfen sowohl hinsichtlich der Rückfrachten wie auch in bezug auf die Schnelligkeit, mit welcher das Seeschiff gelöscht und beladen werden kann, maßgebenden Einfluß auf die Frachten ausüben wird. Dann wird der Handelsverkehr der Schweiz nach Ueberseeländern sich demjenigen Hafen zuwenden, der ihr in jeder Hinsicht die größten Vorteile gewährt.

Für den Transport vom Seehafen nach der Schweiz könnten dann allerdings durch Gewährung von Sondertarifen auf den Eisenbahnen oder durch Erschwernisse, die dem Wassertransport in den Weg gelegt werden, Ablenkungen des Verkehrs zustande kommen, die man als widernatürliche Erscheinungen bezeichnen müßte. In dieser Hinsicht muß der Versailler Frieden Bedenken erregen, wie sie auch sowohl in der Schweiz als auch in den Niederlanden zum Ausdruck gekommen sind.

Man darf ruhig aussprechen, daß es ein Fehler war, nachdem die Schiffbarkeit des Rheins bis nach Basel durch die Tatsachen erwiesen war, die Schweiz nicht als vollberechtigtes Mitglied in die Rheinschiffahrtskommission aufzunehmen. Aber abgesehen hiervon wird wohl niemand behaupten können, daß die auf Grund der Rheinschiffahrtsakte vom Jahre 1868 eingesetzte Kommission die berechtigten Belange irgendeines Interessenten geschädigt habe. Man kann daher die Notwendigkeit der Einsetzung einer neuen Rheinkommission, deren Zusammensetzung geeignet erscheint, das Gleichgewicht, das bisher in den vertretenen Interessen vorhanden war, zu verschieben, um so weniger einsehen, als die Rheinakte von allen vertragschließenden Staaten als „unkündbar“ erklärt worden war. Der Gedanke liegt nahe, daß die Bestimmungen des Versailler Friedens, soweit sie den Rhein betreffen, eine Begünstigung der französischen Seehäfen herbeiführen sollen, und daß der Schiffbarmachung des Rheins über Basel hinaus bis zum Bodensee durch diese internationale Rheinkommission Schwierigkeiten bereitet werden sollen, wenn die Verwirklichung dieses Planes nicht überhaupt unmöglich gemacht werden sollte. Auf derartige Absichten läßt der Bericht der auf Grund des Erlasses des französischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 2. April 1908 eingesetzten Kommission der Wasserstraßen schließen. Denn es ist darin gesagt:

„Man spricht in der Schweiz viel von der Erbauung einer großen Schiffahrtsstraße von der Rhone zum Rhein durch den Genfer, Neuenburger und Bieler See und der Ausnutzung des Bodensees zum großen internationalen Becken.“

„Es ist gestattet, sich die Frage vorzulegen, welches Interesse Frankreich haben könnte, gewaltige Ausgaben auf sich zu nehmen, um die Schaffung dieses großen Umschlagplatzes des Binnenverkehrs außerhalb des eigenen Gebiets zu fördern.“

„Die Schweiz, insofern sie beteiligt ist, wird beurteilen, ob der Gedanke vom technischen Gesichtspunkt aus praktisch durchführbar und vom finanziellen Gesichtspunkt berechtigt ist, was wenig wahrscheinlich erscheint. Jedenfalls muß ihr die Initiative des in Rede stehenden Projektes überlassen werden.“

„Wenn ein großer Binnenumschlagsplatz, wie der, dessen Anlage am Bodensee befürwortet wird, geschaffen werden müßte, so ist es in Lyon, scheint es und nicht in der Schweiz, daß die französischen öffentlichen Gewalten sich bemühen sollten, ihn zu errichten. Genf ist schon jetzt durch die Eisenbahn dem Hafen von Marseille tributpflichtig. Die Entfernung von Marseille bis Genf beträgt in Wirklichkeit nur 472 km mit Eisenbahnen, die keinerlei Beeinträchtigung unterworfen sind, während die Entfernung von Genua bis Genf 508 km durch den Simplon und 488 km durch den Mont-Cenis, eine durch ein sehr schwieriges Längenprofil beeinträchtigte Gebirgsbahn, beträgt. Wegen der längeren Strecke und der Betriebsschwierigkeiten, welche die Durchquerung der Alpen mit der Eisenbahn bietet. beträgt der Transportpreis einer Tonne Getreide von Genua bis Genf 23,90 Fr. durch den Simplon und 17,10 Fr. durch den Mont Cenis, während von Marseille bis Genf dieselbe Tonne zu dem Preise von nur 13,60 Fr. befördert wird, Die Schaffung einer in Genf endigenden Schiffahrtsstraße bietet daher keinerlei Interesse für Frankreich.“

„Die Kommission ist, die Ergebnisse ihrer Untersuchungen zusammenfassend, der Meinung, daß für Schiffahrtswege, die in dem Loire-Tal oder in dem Tal der Rhone zu eröffnen wären, kein internationaler Verkehr zu erwarten steht, weder in der Richtung nach Straßburg, noch in derjenigen nach Basel oder Genf, und daß infolgedessen keine Arbeit in Vorschlag zu bringen ist, um dieses Ziel zu erreichen.“

Aus dem Bericht dieser Kommission geht somit deutlich hervor, daß Frankreich an dem Anschluß der Schweiz an die Wasserstraßen der angrenzenden Länder kein Interesse hatte und durch die Schaffung eines Umschlagsbeckens im Bodensee eine Beeinträchtigung französischer Interessen befürchtete. Die jetzt angeregten Verbesserungen des Rhone-Rhein-Kanals, um ihn für Schiffe von 1000 t schiffbar zu machen, tragen gewiß den durch den Krieg veränderten politischen Verhältnissen Rechnung. Sofern die Schweiz beteiligt ist, lassen aber diese französischen Kanalprojekte, die im Widerspruch mit den Ergebnissen der Untersuchungen der französischen Kommission von 1908 stehen, die Absicht erkennen, die schweizerischen Kanalprojekte in den Hintergrund zu drängen. Berücksichtigt man ferner, daß gegenüber den im Bericht der Kommission angegebenen Frachten für Getreide von Marseille bis Genf in Höhe von 13,60 Fr. die gebrochene Fracht Rotterdam—Mannheim (Rheinschiffahrt 567 km) und Mannheim—Basel (Eisenbahn 265 km) 12,30 Fr. kostete, und daß diese Kosten, namentlich durch eine weitere Vertiefung des Rheins auf der Strecke Mannheim—St. Goar und durch Verbesserungen der Schiffbarkeit des Rheins von Mannheim bis Basel sehr erheblich herabgemindert werden könnten, so tritt die Ueberlegenheit Rotterdams hinsichtlich der Seefrachten und der Hafeneinrichtungen gegenüber den Mittelmeerhäfen ganz besonders hervor. Daher ist auch das negative Interesse Frankreichs an der Förderung der Rheinschiffahrt bis zum Bodensee und an der Schaffung leistungsfähiger Wasserstraßen in der Schweiz wohl zu verstehen.

Betrachtet man die Bestimmungen des Friedensvertrages von Versailles, wie sie in den Artikeln 354 bis 362 niedergelegt sind, unter diesem Gesichtspunkt, so liegt die Vermutung nahe, daß von der Internationalisierung des Rheinstromes keine Begünstigung der Schiffahrtsinteressen der Schweiz zu erwarten steht, daß vielmehr eine Erweiterung des Wirkungsbereiches des Hafens von Marseille angestrebt werden soll.

Die Zusammensetzung der internationalen Rheinkommission, in der Deutschland vier, Holland und die Schweiz nur je zwei Vertreter gegenüber elf Vertretern der Ententeländer haben sollen, wobei Frankreich allein fünf Mitglieder stellt, die weitere Bestimmung, daß Frankreich über alle Wasserkräfte des Flusses in der ganzen Ausdehnung des elsässischen Ufers verfügen darf, und auch Wasser in beliebigen Mengen, sei es zur Speisung der französischen Kanäle, sei es zur Anlage von Kraftwerken, dem Rhein entnehmen darf, sind bedenkliche Symptome für die künftige Entwickelung der Rheinschiffahrt über Straßburg hinaus.

Daß Straßburg als Sitz der internationalen Rheinkommission ausersehen ist, könnte auch dahin gedeutet werden, daß, wie in dem Bericht der französischen Kommission die Absicht ausgesprochen ist, Lyon zum Hauptumschlagsplatz für die Westschweiz auszugestalten, nach Norden hin Straßburg dieselbe Rolle zugewiesen werden soll. Straßburg würde in diesem Falle durch das französische Kanalsystem nicht nur von Marseille, sondern auch von St. Nazaire, Nantes, Le Havre, Rouen, Dünkirchen und Antwerpen zu erreichen sein. Für den Ueberseeverkehr der Schweiz werden aber diese Kanäle niemals große Bedeutung erlangen können. Wie die französische Kommission von 1908 ganz richtig erkannt und in ihrem Bericht auch zum Ausdruck gebracht hat, können die französischen Kanäle, die in ihren jetzigen Abmessungen nur für 300-t-Schiffe fahrbar sind, nicht mit dem Rhein in Wettbewerb treten. Auch die große Anzahl der Schleusen auf den Kanälen erhöht das Uebergewicht des Rheinstromes. So ist z. B. der Kanalweg St. Nazaire—Straßburg 1154 km lang und hat 322 Schleusen, der Kanalweg von Rouen nach Straßburg ist 806 km lang und hat 218 Schleusen. Selbst wenn das französische Kanalnetz für 1000-t-Schiffe umgebaut und die Anzahl der Schleusen verringert wird, wird der Rhein das Rückgrat aller Verkehrsbeziehungen der Schweiz mit dem Ueberseehandel bleiben, und sowohl die Schweiz wie die Nordseehäfen haben das lebhafteste Interesse daran, daß diese Verkehrsader sich möglichst frei von Hindernissen entwickele.

Die von Frankreich angestrebte Begünstigung seiner Häfen durch zeitgemäßen Ausbau der französischen Kanäle kann aber auch die Niederlande nicht gleichgültig lassen, denn eine Begünstigung der französischen Häfen muß notwendig auf Kosten der niederländischen Häfen Rotterdam und Amsterdam geschehen. Die Möglichkeit derartiger Absichten ist nicht von der Hand zu weisen. Die in dem Friedensvertrag enthaltene Bestimmung, daß, falls der Antwerpen—Rhein-Kanal auf Verlangen Belgiens erbaut werden sollte, die auf holländischem Gebiet liegende Kanalstrecke internationalisiert, also der niederländischen Staatshoheit entzogen, während die belgische Strecke der belgischen Oberhoheit erhalten werden sollte, lassen die Absicht einer Begünstigung Antwerpens erkennen. Unter keinen Umständen ist diese Bestimmung in Einklang zu bringen mit den Abmachungen des Friedensvertrages vom Jahre 1839. Auf der einen Seite wäre die Möglichkeit gegeben, die Erhebung von Abgaben unter einseitiger Begünstigung der Binnenschiffahrt der Ententeländer zu regeln. Auf der anderen Seite könnten dadurch, daß sogar der auf niederländischem Gebiet liegende Teil der Mündungsarme des Rheins der internationalen Rheinkommission unterstellt werden soll, Abgaben eingeführt und so festgesetzt werden, daß nicht nur die niederländischen Häfen in beliebiger Weise gedrosselt, sondern auch die Frachten nach der Schweiz so geregelt werden, daß der Verkehr künstlich vom Rhein auf die französischen Kanäle abgelenkt würde. Die Höhe der Frachtsätze von Genua durch den St. Gotthard nach der Schweiz könnte allein hierbei regulierend wirken, dann müßte aber der Hafen von Genua auch in der Lage sein, diese Leistungen zu übernehmen. Das erscheint aber nach meinen vorstehenden Ausführungen in hohem Maße zweifelhaft.

Der Einfluß der zunächst beteiligten Länder, der Schweiz und der Niederlande, auf die Beschlüsse der internationalen Rheinkommission ist gleich Null, denn da Frankreich allein über fünf Stimmen gegenüber den vier Stimmen der Schweiz und der Niederlande verfügt, ist das Ergebnis der Abstimmungen von vornherein festgelegt. Und selbst wenn die vier Stimmen, über die Deutschland in der Kommission verfügen wird, sich auf die Seite der Schweiz und der Niederlande stellen, würden diese acht Stimmen gegenüber den elf Stimmen der Ententeländer nichts ausrichten können.

Man sollte aber meinen, daß Frankreich, nachdem es wieder unmittelbarer Uferanlieger am Rhein geworden ist, ein erhöhtes Interesse an der Rheinschiffahrt und an der Ausnutzung der Wasserkräfte des Rheins haben sollte. Dieses Ziel läßt sich durch den Bau von Rheinkraftwerken, die selbstverständlich mit Schleppzugschleusen versehen werden müssen, am besten erreichen. Die Verzögerung, welche die Rheinschiffahrt durch die Schleusen erfahren würde, könnte durch Ersparnisse an Schleppkosten ausgeglichen werden. Ob und inwiefern diese Annahme zutrifft, wird sich rechnungsmäßig feststellen lassen. Die in der Schweiz ernstlich erwogenen Pläne einer Kanalverbindung zwischen dem Rhein und dem Genfer See sollten aber Veranlassung geben, den von Frankreich früher eingenommenen ablehnenden Standpunkt gegen den Ausbau der Rhone bis zum Genfer See einer gründlichen Revision zu unterziehen. Denn nur durch die schweizerischen Kanalpläne wird die Schaffung einer großzügigen Verbindung zwischen der Nordsee und dem Mittelmeer ermöglicht. Es ist zwar richtig, daß diese Verbindung durch zeitgemäßen Ausbau des Kanals von der Rhone bis zum Rhein durch das Tal der Saône auch hergestellt werden kann. Aber ganz abgesehen davon, daß eine derartige Umgehung der Schweiz nicht im Interesse des internationalen Handels, insbesondere Englands und Italiens liegt, ist es ohne weiteres klar, daß eine Wasserstraße, welche das ganze Wirtschaftsgebiet der Schweiz aufschließen und ihm Anschluß sowohl nach Norden wie nach Süden verschaffen würde, auch ganz andere Aussichten für die Rhoneschiffahrt und die beiden Häfen Marseille und Genua bieten würde als Kanäle, deren Leistungsfähigkeit wegen der großen Anzahl von Schleusen immer gering bleiben wird.

Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, müßten die im Bericht der französischen Kommission vom Jahre 1908 gegen die Schaffung eines internationalen Umschlagsplatzes im Bodensee geäußerten Bedenken vollkommen zurücktreten.

So eröffnet sich der durch den Versailler Frieden eingesetzten neuen Rheinkommission ein Arbeitsfeld von ungeheurer Bedeutung und es ist zu hoffen und zu wünschen, daß sie eine Lösung finden wird, welche die Erwartungen der Schweiz in vollem Umfange befriedigt.

ZENTRAL-VEREIN FÜR DEUTSCHE BINNEN-SCHIFFAHRT

Bekanntmachung
betreffend die Preis-Aufgabe der „Schlichting-Stiftung" 1919

Auf Grund der Satzung der „Schlichting-Stiftung" wird hiermit die nachstehende Preis-Aufgabe ausgeschrieben:

Preis-Aufgabe

„Welche wirtschaftliche Bedeutung hat für Deutschland eine Wasserstraßenverbindung zwischen der Donau und dem Oder-Elbe-Gebiet gegenüber einer solchen zwischen der Donau und dem Rhein?"

Bedingungen für die Bewerbungen um den „Schlichting-Preis"

1. Die Zulassung zur Bewerbung um den „Schlichting-Preis" ist an den Besitz der deutschen Reichsangehörigkeit gebunden.

2. Der Text der Aufgabe soll den Raum eines Druckbogens (8 Seiten) der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" nicht überschreiten.

3. **Die Einsendung der Arbeiten hat bis zum 1. Oktober 1920 (einschließlich), und zwar portofrei an das Kuratorium der „Schlichting-Stiftung" zu Charlottenburg (Kantstr. 140) zu erfolgen.**

4. Jede Arbeit ist mit einem Kennwort zu versehen. Ihr ist ein verschlossener Umschlag, der äußerlich dasselbe Kennwort trägt und in dem der Name und der Wohnort des Verfassers angegeben wird, beizulegen.

5. Den Arbeiten ist ferner ein Verzeichnis der eingesandten Zeichnungen und Schriftstücke beizufügen.

6. Der **Prüfungsausschuß** besteht aus folgenden Mitgliedern:

Oberbaurat **Lindner**, Strombaudirektor der Märkischen Wasserstraßen, Potsdam.

Reedereidirektor **Kins**, Berlin.

Regierungs- und Baurat **Krey**, Charlottenburg.

Geh. Oberbaurat **Ottmann**, Berlin.

Geh. Reg.-Rat Prof. F. W. **Otto Schulze**, Danzig-Langfuhr.

Berlin-Charlottenburg, den 15. Oktober 1919.
Kantstr. 140.

7. Nach der Beendigung der Arbeiten des Prüfungsausschusses werden die Adressen der Bewerber durch Oeffnung des betreffenden Briefumschlages ermittelt.

8. Demjenigen Bewerber, der nach dem Urteile des Prüfungsausschusses die gestellte Aufgabe am besten gelöst hat, wird ein Ehrenpreis von **1000 M** (geschrieben: **Eintausend Mark**) zuerkannt.

9. Die preisgekrönte Arbeit geht in das unbeschränkte Eigentum des **„Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt"** in Berlin-Charlottenburg über und wird in der von demselben herausgegebenen „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" veröffentlicht.

10. Die nicht-preisgekrönten Arbeiten werden den Verfassern portofrei zurückgesandt.

11. Das Recht der Veröffentlichung der nicht-preisgekrönten Arbeiten verbleibt den Verfassern.

12. Der Entscheidung des Prüfungsausschusses gegenüber ist die Einlegung eines Rechtsmittels, insbesondere die Beschreitung des Rechtsweges, ausgeschlossen.

13. Den Bewerbern steht ein Anspruch auf Vergütung für die aus Anlaß des Wettbewerbes gemachten Aufwendungen oder ein sonstiger Entschädigungsanspruch nicht zu.

14. Das Ergebnis der Preisbewerbung wird binnen vier Wochen nach der Entscheidung des Prüfungsausschusses in der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" bekanntgemacht.

Das Kuratorium der „Schlichting-Stiftung"

Flamm,
Professor, Geheimer Regierungsrat,
Vorsitzender

Dr. Reichelt,
Geschäftsführer des Zentral-Vereins
für deutsche Binnen-Schiffahrt

Die Holztränktechnik

Von Ernst Lindós, Hamburg

Die Anfänge der Holztränktechnik kann man bis in das Jahr 1830 zurückverlegen. Der Engländer Kyan war der erste, der durch Einlegen des Holzes in Quecksilberchlorid eine größere Dauerhaftigkeit dieses Rohstoffes mit Erfolg anstrebte. Dieses so-

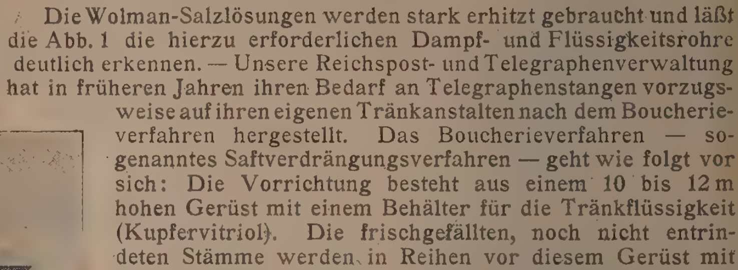


Abb. 1.

genannte Eintauchverfahren ist als das einfachste und in bezug auf Anlage und Betriebskosten als das billigste Imprägnierungsverfahren anzusprechen. Ein einfacher Bottich aus Holz, der die Tränkflüssigkeit aufnimmt und in welche die zu imprägnierenden Hölzer eingetaucht werden, ferner ein Vorratsbehälter und die Pumpenanlage bilden in der Hauptsache die Einrichtung.

Sind es größere Hölzer, die man von Hand nicht transportieren kann, so bedient man sich eines Gerüstes mit Laufkasten und Flaschenzügen oder auch einer Winde mit Kettengetriebe (Abb. 1).

Bei den modernen Bassintränkanlagen werden die Einlaugegefäße vielfach der größeren Haltbarkeit wegen aus Zement angefertigt. Außer Quecksilberchlorid benutzt man mit Vorliebe wäßrige Lösungen der sogenannten Wolman-Salze als Tränkflüssigkeit. Die Tränkung der Hölzer mit diesen Flüssigkeiten hat sich im Bergbau bei den Grubenhölzern hervorragend bewährt, da die Wolman-Tränkung die Hölzer nicht nur dauerhafter, sondern vor allen Dingen auch gegen Feuer widerstandsfähiger macht.

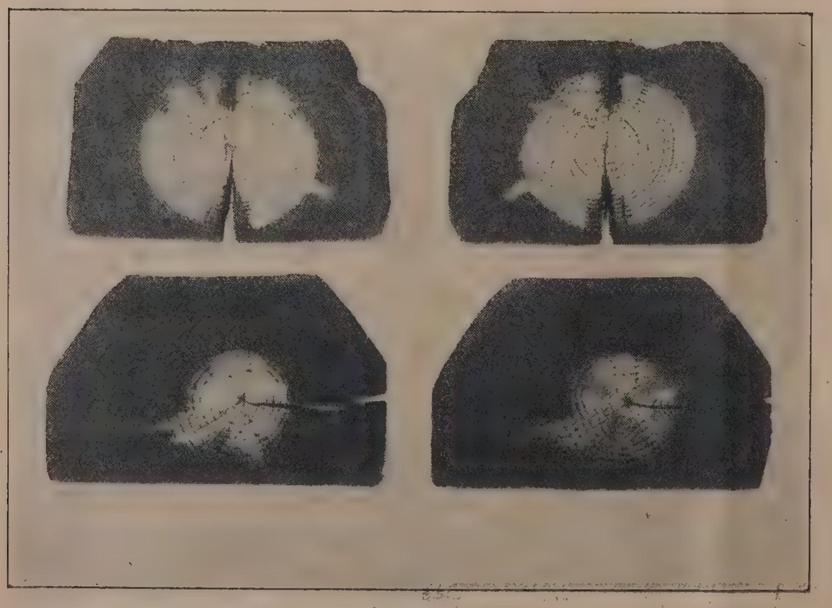


Abb. 3.

Die Wolman-Salzlösungen werden stark erhitzt gebraucht und läßt die Abb. 1 die hierzu erforderlichen Dampf- und Flüssigkeitsrohre deutlich erkennen. — Unsere Reichspost- und Telegraphenverwaltung hat in früheren Jahren ihren Bedarf an Telegraphenstangen vorzugsweise auf ihren eigenen Tränkanstalten nach dem Boucherieverfahren hergestellt. Das Boucherieverfahren — sogenanntes Saftverdrängungsverfahren — geht wie folgt vor sich: Die Vorrichtung besteht aus einem 10 bis 12 m hohen Gerüst mit einem Behälter für die Tränkflüssigkeit (Kupfervitriol). Die frischgefällten, noch nicht entrindeten Stämme werden in Reihen vor diesem Gerüst mit etwas Neigung nach dem Zopfende gelagert und durch Rohrleitungen an den Tränkflüssigkeitsbehälter angeschlossen. Die Kupfervitriollösung wird also mit etwa 1 Atm. vom Stammende aus durch den ganzen Stamm getrieben und drängt den im Stamm befindlichen Saft vor sich her. Tritt die Lösung am Zopfende heraus, so ist die Tränkung vollendet und die Stämme werden zum Trocknen gestapelt und zu Telegraphenstangen weiter verarbeitet.

Die Wirkung des Kupfervitriols ist jedoch nicht genügend anhaltend und so hat man seit einigen Jahren sich mehr und mehr dem Kesseldruckverfahren mit Teeröl zugewandt, und zwar dem sogenannten Teerölsparverfahren. Die Betriebsanlage nach diesem Verfahren ist gegenüber dem Eintauch- und Saftverdrängungsverfahren ganz bedeutend vielseitiger und umfangreicher und infolgedessen auch kostspieliger. Trotz der erhöhten Betriebskosten einer solchen Anlage stellen sich jedoch im Verbrauch die nach dem Sparverfahren teerölgetränkten

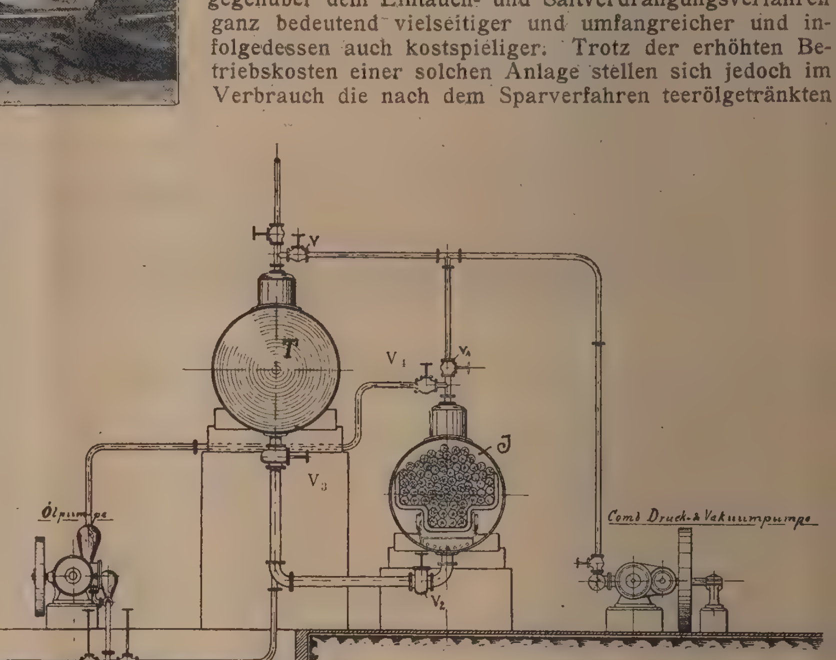


Abb. 2.

Hölzer erheblich billiger als z. B. die mit Quecksilberchlorid nach dem Eintauchverfahren getränkten Hölzer. Zurückzuführen ist dies auf die längere Lebensdauer der teerölgetränkten Hölzer gegenüber den kyanisierten. Der Vorgang des Kesseldruckverfahrens (System Rüping) ist folgender: Vor der Imprägnierung wird das lufttrockene Holz in dem Imprägnierzylinder J (Abb. 2) einem je nach Beschaffenheit der Hölzer verschieden zu bemessenden Luftdruck von höchstens 4 Atmosphären so lange ausgesetzt, bis sich sämtliche Zellen des Holzes mit Luft von diesem Drucke gesättigt haben. Zu diesem Zwecke wird durch einen Kompressor Preßluft in den Imprägnierzylinder gedrückt bei gleichzeitig geöffneten Ventilen der Luftverbindungsleitung zwischen Imprägnierzylinder und Teerölbehälter (Ventil V und V_1), während aber die übrigen Ventile noch geschlossen bleiben. Imprägnierzylinder J und Teerbehälter T stehen also unter dem gleichen Luftdruck, d. h. höchstens 4 Atm.

Alsdann werden die Ventile V_2 und V_3 geöffnet, so daß das auf 70—100° C erhitzte Teeröl infolge seiner eigenen Schwere von selbst aus dem höher gelegenen Teerölbehälter T in den niedriger gelegenen Imprägnierzylinder J fließt, bis derselbe vollständig mit Teeröl gefüllt ist. Durch das eindringende Teeröl wird gleichzeitig die Druckluft, die das Holz umgibt, in den Teerbehälter T gedrückt. Nach diesem ersten Stadium des Imprägnierungsprozesses ist also das Holz vollkommen außen von Teeröl umgeben,

während die Zellen und Hohlräume des Holzes mit Preßluft gefüllt sind, die vorläufig noch das Eindringen des Teeröls in das Holz verhindert. Ist der Imprägnierzylinder J mit Teeröl gefüllt, so wird nach Schließung der Ventile V_1 und V_2 der Druck je nach Beschaffenheit des Holzes bis auf 7 Atmosphären gesteigert, indem man aus dem Teerölbehälter T mittels einer Flüssigkeitspumpe Teeröl in den Imprägnierzylinder durch Ventil V_I nachdrückt. Unter diesem erhöhten Druck dringt die Flüssigkeit in die Zellen des Holzes ein. Durch den hohen Druck wird das Teeröl in alle überhaupt imprägnierbaren Teile des Holzes gepreßt, indem es diese vollständig durchtränkt. Die in den Zellen enthaltene Druckluft wird durch das eindringende Teeröl noch mehr zusammengepreßt und von demselben vollständig eingekapselt. Sobald das Holz genügend Teeröl aufgenommen hat, wird der Druck aufgehoben und das Oel in den Vorratsbehälter zurückbefördert. Die Folge davon ist, daß die in den Holzzellen vorhandene Druckluft sich ausdehnt und das Teeröl, soweit es nicht von den Zellwänden aufgesaugt ist, wieder heraustreibt. In der Einführung größerer Mengen Teeröl, als nachher tatsächlich im Holze zurückbleibt, und der dadurch gegegebenen großen Sicherheit für eine gute Durchtränkung des Holzes liegt der Haupteffekt des Rüpingverfahrens. Um das Heraustreiben des überflüssigen Teeröls noch zu erleichtern, wird das Holz einige Zeit einer Luftleere ausgesetzt. Es bleibt somit in dem zu imprägnierenden Holze nicht mehr Teeröl, als gerade zum Durchtränken der Zellwände usw. notwendig ist; auf den Schutz der Zellwände, also derjenigen Teile des Holzes, welche der Fäulnis ausgesetzt sind, kommt es bei der Konservierung des Holzes aber auch allein an.

Abb. 3 zeigt die Querschnitte einiger Kiefernschwellen, welche nach dem Teerölsparverfahren (Rüpingverfahren) getränkt worden sind, während die Abb. 4 das Einfahren der geschälten Telegraphenstangen in den Tränkkessel auf einer der nach dem Rüpingverfahren arbeitenden Tränkanstalt veranschaulicht.



Abb. 4.

Wir haben in Deutschland etwa 64 Tränkanstalten, die nach dem Kesseldruckverfahren arbeiten und jährlich etwa 3 000 000 bis 4 000 000 cbm Holz tränken können. Also eine ganz gewaltige Leistung, welche beredtes Zeugnis von der Wichtigkeit und Wirtschaftlichkeit der Holztränktechnik ablegt. Bei dem jetzt einsetzenden Aufbau unseres Wirtschaftslebens ist sparsamste Ausnutzung aller Rohstoffe eine Pflicht der Selbsterhaltung und wird man sich noch mehr als vor dem Kriege daran erinnern müssen, daß imprägnierte Hölzer je nach der Holzart eine drei bis zehnfache Lebensdauer gegenüber rohen, nichtgetränkten Hölzern besitzen.

Vorschlag zur wirtschaftlichen Gestaltung unserer Kanalprojekte

Von Dipl.-Ing. J. H. Flach, Oberingenieur

Nach Ansicht der Schriftleitung über meinen Vorschlag zur wirtschaftlichen Gestaltung unserer Kanalprojekte in Heft 19, 1919, ist es wohl kaum möglich, bei neuen Kanälen vollkommen neue Schiffstypen und einen Ersatz an Stelle der bisher üblichen Schleusen oder Hebewerke zu schaffen. Sollten die vorliegenden Kanalpläne verwirklicht werden, so ist es nach Ansicht der Schriftleitung unbedingt nötig, daß damit dem bereits vorhandenen Schiffsmaterial der Betrieb auf denselben nicht versperrt wird, zumal genau wie bei der Eisenbahn Mangel an Betriebsmitteln herrscht. Der Plan, die neuen Kanäle bei Höhenunterschieden mittels Hebevorrichtungen zu befahren, käme wohl nur für kurze Stichkanäle in Frage.

Zu diesen Ansichten seien nachtragend folgende Erklärungen abgegeben.

Der neue Vorschlag bezieht sich auf neue Kanäle. Werden unsere Wasserstraßen durch neue Kanäle ausgebaut, so können für die Versorgung dieser auch neue Schiffstypen erbaut werden. Diese Schiffstypen allein sind die Verkehrsmittel der neuen Kanäle; dabei ist wohl beachtet, daß diese neuen Schiffstypen ohne weiteres überall auch dort verkehren können, wo seither alte Schiffstypen verkehrt sind. Sie können auf allen alten Kanälen fahren, und zwar ist es dabei ganz gleichgültig, ob diese Kanäle für kleine, mittlere oder große Schiffstypen erbaut sind, denn die neuen Schiffstypen können durch die Anzahl der zusammengefügten Einheiten jedem Verhältnis angepaßt werden. Sie können als große Schiffe zusammengesetzt, auf großen Wasserstraßen verkehren, um untergeteilt in kleinere Wasserstraßen übergeführt zu werden.

Alle alten vorhandenen Schiffstypen genügen zurzeit nicht einmal, um die vorhandenen Wasserstraßen genügend zu versorgen; somit ist gedacht, daß sie fernerhin ihrem heutigen Zwecke dienen und wie seither auf den alten Kanälen verbleiben. Die neuen Schiffe können aber bei ihrer Verwendung auf alten Wasserstraßen ohne weiteres jede Schleuse oder jedes Schiffshebewerk überschreiten. Eine Sperrung des alten Schiffsmaterials durch das neue kann somit gar nicht eintreten. Dagegen wird dem Mangel an Schiffen, gleichgültig für welche Kanalgröße, unbedingt abgeholfen, und zwar mit dem gleichen Resultat, als wenn alte Typen zu diesem Zwecke erbaut würden. Es wird zweifelsohne durch den Vorschlag endlich möglich sein, unsere Binnenschiffahrt im wirtschaftlichen Interesse unseres Vaterlandes zu monopolisieren. Alle Waren, die über kommende neue Wasserstraßen vom Auslande zum Auslande befördert werden sollen, müssen ab Seehafen unsere Wirtschaft in Anspruch nehmen. Der Bau kommender neuer Wasserstraßen geschieht doch im Vordergrund, um unsere eigensten Interessen zu wahren, und in dem Sinne will der Vorschlag aufgefasst sein. Auch das Ausland kann sich zu dem neuen Schiffstyp entschließen, jedoch glaube ich nicht, daß er für einen Seeverkehr in Betracht kommt, obgleich auch hierfür ein Ausbau denkbar wäre. Weitere Vorteile des neuen Typs liegen, wie bereits erwähnt, in der leichteren und schnelleren Herstellungsmöglichkeit der Schiffe, in der Möglichkeit, den Umschlag von und zu dem Einheitsschiff durch billig

und schnell arbeitende Umschlagsanlagen zu bewerkstelligen, wobei z. B. bei dem Umschlag in Güterzüge, die Entleerung loser Güter durch Herausheben der Schiffseinheiten aus dem Wasser und Verkippen in die Güterwagen getätigt werden kann. Ebenso kann das Beladen durch einfaches Auskippen der Güterwagen erfolgen. Der Umschlag solcher Güter von und zu dem Seeschiff gestaltet sich alsdann ebenso einfach, und dementsprechend lassen sich die Hafenbauten vereinfachen.

Selbstredend wird es vorteilhaft sein, Stichkanäle nach dem neuen Vorschlag auszubauen.

Neudruck des Mitgliederverzeichnisses

Auf Grund eines Vorstandsbeschlusses soll in einer außerordentlichen Hauptversammlung Ende d. J. die neue Satzung des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt durchberaten und zur Beschlußfassung vorgelegt werden. Es ist beabsichtigt, mit der am 1. Januar 1920 in Kraft tretenden neuen Satzung ein neues Mitgliederverzeichnis herauszugeben.

Die verehrlichen Mitglieder des Zentral-Vereins werden daher ergebenst gebeten, falls sich an ihren Titeln, Firmen oder Adressen Aenderungen vollzogen haben oder in Aussicht stehen, die dem Zentral-Verein noch nicht bekannt sind, solche gütigst unverzüglich bei der unterzeichneten Geschäftsstelle anzumelden. Das neue Verzeichnis soll dem Stande vom 1. Januar 1920 entsprechen.

Charlottenburg, Oktober 1919,
Kantstr. 140.

Die Geschäftsstelle
Dr. Reichelt.

Die großen Binnenseen in Nordamerika

Von Geh. Regierungsrat Wernekke (Berlin)

Die großen Binnenseen von Nordamerika, die wegen ihrer Größe geradezu den Namen von Meeren verdienen, stellen zusammen, vom Ostende des Ontario-Sees bis zum Westende des Oberen Sees (Lake Superior), eine Binnenwasserstraße von gegen 2000 km Länge dar; der Michigan-See bildet dazu noch eine Zweigstrecke von gegen 500 km Länge. Letzterer steht mit dem Mississippi und somit mit dem Golf von Mexiko in Verbindung, während durch den St.-Lorenz-Strom ein Ausgang nach dem Meere im Norden der Vereinigten Staaten geschaffen ist. Die Wasserfläche der Großen Seen umfaßt gegen 260 000 qkm. Auffallend ist der erhebliche Höhenunterschied zwischen einigen von ihnen; der Ontario-See liegt 75 m über dem Meere, die Spiegel des Erie-Sees, des Huron-Sees und des Michigan-Sees haben dagegen Meereshöhen von 175 m, 177 m und 183 m. Sie sind 220 bis 250 m tief, ja, der Obere See erreicht sogar eine Tiefe von über 300 m, so daß ihre Sohle weit unter dem Meeresspiegel liegt. Hiervon macht nur der Erie-See eine Ausnahme, dessen Tiefe nur etwa 60 m beträgt. Die heftigen Stürme, die die Binnenseen zuweilen heimsuchen, sind fast mehr gefürchtet als diejenigen auf dem offenen Meer, weil der Platz beschränkter ist und die Schiffe daher nicht vor dem Winde auf große Entfernungen segeln können. Sie müssen sich deshalb bemühen, einen schützenden Hafen aufzusuchen, trotzdem gehört aber seemännische Erfahrung dazu, um Schiffe ohne Gefahr auf diesen Gewässern zu führen.

Vom Standpunkte des Reisenden bieten die großen nordamerikanischen Seen manche landschaftlichen Reize, vom Standpunkte des Technikers und des Seefahrers erregen besonders die großen Hafen- und sonstigen Anlagen für die Schiffahrt lebhaftes Interesse. In ihnen sind große Geldbeträge angelegt, namentlich auch in den Wasserstraßen, die die Seen miteinander verbinden, und die nicht ohne umfangreiche Ausbauarbeiten Schiffe von der Größe, wie sie auf den Seen verkehren, aufnehmen konnten.

Soweit ihre Eigenschaft als schiffbare Gewässer in Frage kommt, unterstehen die Seen mit ihren Häfen, Wasserstraßen und Kanälen der Regierung der Vereinigten Staaten, und zwar merkwürdigerweise dem Kriegsministerium. Die Leuchttürme und sonstigen Anlagen zum Schutze der Schiffahrt, namentlich auch das Rettungswesen, bilden den Geschäftsbereich einer besonderen Behörde, während die Verwaltung der baulichen Anlagen vom Ingenieurkorps des Heeres ausgeübt wird. Innerhalb der vom Kriegsministerium festgesetzten Grenzen werden die Lösch- und Ladeanlagen von den Städten oder von den Eisenbahngesellschaften oder sonstigen Privatunternehmungen gebaut und unterhalten. Sie unterscheiden sich von den entsprechenden Anlagen bei anderen schiffbaren Binnengewässern sehr wesentlich, sind vielmehr nach den Mustern entworfen und gebaut, die sich am Meere finden. Ueberdies drückt ihnen noch das rauhe Klima, das durch ihre Lage verhältnismäßig weit im Norden verursacht ist, seinen Stempel auf; sie müssen sowohl heftigen Stürmen wie auch starkem Eisgang widerstehen können.

Die Häfen liegen zum Teil an der offenen Küste und bieten dann den Schiffen nur verhältnismäßig geringen Schutz; zum Teil sind sie in Buchten und Flußmündungen angeordnet. Zur Gründung der Ufermauern wurden früher meist hölzerne Senkkasten benutzt, die mit Steinen ausgefüllt wurden; neuerdings ist an die Stelle des Holzes Beton getreten. Die Senkkasten werden schwimmend an Ort und Stelle gebracht und dort auf ihr vorbereitetes Bett versenkt; nachdem sie mit Sand ausgefüllt sind, werden sie mit einer Betondecke abgeschlossen. Um nur ein Beispiel anzuführen, sei auf die Hafenanlage von Chicago hinge-

wiesen, deren Hafenmauer sich über 1,5 km weit in den See hinein erstreckt. Hier legen sowohl zahlreiche Personendampfer, darunter solche für den Vergnügungs- und Ausflugsverkehr, als auch Frachtdampfer an, die u. a. Chicago mit Obst und Gemüse vom anderen Ufer des Sees her versorgen.

Während ungefähr dreier Monate im Jahre muß die Schiffahrt wegen des Frostes ruhen; sie muß daher in den übrigen neun Monaten um so tatkräftiger betrieben werden. Dieser Umstand und die hohen Löhne, die allenthalben in den Vereinigten Staaten der Anlaß zum Ersatz menschlicher Arbeit durch Maschinen gewesen sind, haben zum Bau umfangreicher mechanischer Ladeanlagen geführt. An den oberen Seen sind sie zum Verladen der dort gewonnenen Erze bestimmt, während an den unteren Seen neben den Anlagen zum Entladen dieser Erze namentlich die Vorrichtungen zum Verladen der Kohlen, die die Rückfracht für die Dampfer bilden, von Bedeutung sind. Die Kohlen werden in großräumigen Eisenbahnwagen von bis zu 100 t Tragfähigkeit angefördert und durch Kippvorrichtungen in die Schiffe ausgeschüttet. Auch die Gewinnung und Beförderung von Sand spielt im Verkehr der Großen Seen eine wichtige Rolle. Bei vielen Schiffen zur Beförderung von Kohlen und Steinen sind in den Rumpf trichterartige Behälter eingebaut, die das Gut aufnehmen. Unter der Trichteröffnung liegt ein Fördergurt oder eine endlose Eimerkette, die das Gut zunächst bis in die Höhe des Decks hebt. Von hier gelangt es auf andere Fördervorrichtungen, die es ans Ufer schaffen.

Die Schiffe, die auf den Großen Seen verkehren, sind von besonderer Bauart; sie sind etwa 180 m lang. Die Maschine steht unmittelbar an ihrem rückwärtigen Ende, so daß der ganze Schiffsraum für die Ladung freibleibt. Für die Kanäle zwischen den verschiedenen Seen sind zwar viele von ihnen zu groß, manche haben aber schon die Reise nach dem freien Meer gemacht, und zwar sowohl Personen- wie Frachtdampfer, obgleich sie sich ihrer Bauart nach wenig für die Schiffahrt auf dem Meere eignen. Wenn es sich nur um eine einmalige Ueberführung handelte, hat man sie in Fällen, wo die Schiffe für die Schleusen zu lang waren, in der Mitte durchgeschnitten und sie so durch die Kanäle geschafft. Im Kriege sind in den Werften der Großen Seen zahlreiche Lastdampfer und auch kleinere Kriegsschiffe gebaut worden, die auf dem Meere die durch den U-Boot-Krieg versenkten Schiffe ersetzen sollten.

Die Internationalisierung der Weichsel

Von H. Markowsky (Danzig)

Es ist vom völkischen Standpunkte vielleicht zu beklagen, daß nach Artikel 332 des Friedensvertrages der Entente mit Deutschland die Gleichheit aller Flaggen auf den deutschen Stromgebieten Elbe, Oder und Memel sowie Donau vorgesehen ist. Die internationale Verwaltung dieser Stromgebiete wird es den verschiedenen Ländern der Erde ermöglichen, tief ins Innere Deutschlands vorzudringen und dem deutschen Schiffahrtshandel lebhaften Wettbewerb zu machen. Anderseits ist vielleicht die Anbahnung besserer Handelsbeziehungen zum Auslande zu begrüßen, weil dadurch eine bessere Verständigung ermöglicht wäre.

Nun kommt noch die Nachricht, daß auch die Weichsel mit Bug und Narew internationalisiert werden solle. In Polen ist darüber eine heftige Erregung entstanden, und die polnische Regierung hat wegen der Internationalisierung an die Entente eine Frage gerichtet und Gründe angeführt, weshalb sie die Internationalisierung der Weichsel ablehne. Die Polen erblicken den Urheber der Weichselinternationalisierung in Lloyd George, welcher aus der Weichsel für die englische Handelsschiffahrt Nutzen ziehen wolle.

In einer Polenversammlung zu Danzig hat Dr. Kubacz, der in der Polenfrage eine führende Rolle im deutschen Osten spielt, seiner Abneigung gegen die Engländer dadurch Ausdruck gegeben, daß er behauptete, England wollte durch diesen Krieg seinen Hauptkonkurrenten im Welthandel, Deutschland, vernichten. England wolle die Ostsee beherrschen und natürlich auch in Danzig festen Fuß fassen. Die Entente habe an Polen nur so weit Interesse, als sie daraus Nutzen ziehen könne.

In demselben Tone wird nun auch gegen Deutschland zu Felde gezogen. Werde die Weichsel internationalisiert, so werde Deutschland durch sein Uebergewicht Polen überflügeln und auch aus Bug und Narew Nutzen ziehen. Deutschlands Warenverkehr auf der Weichsel hatte bereits vor dem Kriege einen bedeutenden Umfang. Deutsche Reeder seien mit den polnischen Verkehrsverhältnissen gut vertraut und werden sich dies nun zum Nachteile Polens zunutze machen. Polen könne sich gegen einen solchen ungesunden Wettbewerb nur dadurch schützen, wenn es als Herr über sein Flußgebiet Deutschland diejenigen Vorteile versagen könne, die es den verbündeten Staaten durch besondere Verträge einräumen werde.

Vor dem Kriege, so heißt es in dem polnischen Schriftstück weiter, vermittelte der Hafen von Hamburg den Handel Polens mit dem Auslande. Hamburg war der Mittelpunkt, von dem aus sich der deutsche Handel über die Ostseeküste ausdehnte. Danzig spielte die Rolle des Vermittlers zwischen Hamburg und Polen.

Wenn man die Deutschen gleich den Polen und den anderen Völkern behandelte, würden sicher deutsche Schiffahrtsgesellschaften entstehen, die nach ihrer Einrichtung in Danzig bemüht sein werden, die führende Rolle Hamburgs aufrechtzuerhalten. Schließe man diese Gesellschaften aus, so werde man den Warenverkehr Polens und Danzigs nach Le Havre, Liverpool und anderen Häfen der Alliierten hinlenken können. Die vollständige Beherrschung der Weichsel durch Polen werde das einzige Mittel sein, Polen die Sicherheit zu geben, eine von Deutschland unabhängige wirtschaftliche Politik zu treiben.

Es ist kaum zu glauben, mit welcher Offenheit die Polen die Niederhaltung des deutschen Weichselhandels erstreben wollen. Kein Wort davon, welche gewaltigen Opfer von Deutschland (Preußen) in den letzten fünfzig Jahren für die Regulierung der unteren Weichsel gebracht worden sind! Im Februar 1914 teilte im preußischen Abgeordnetenhause der Minister der öffentlichen Arbeiten, Breitenbach, mit, daß sich die Aufwendungen für die Regulierung und die Durchstiche über 104 Millionen Mark belaufen, und dennoch seien die Schiffahrtsverhältnisse auf der Weichsel unbefriedigend und werden stets unbefriedigend bleiben, solange Rußland nicht die russische Weichsel reguliere. Die Ablagerung der Sandmassen aus Polen in der unteren Weichsel ist ganz gewaltig.

Die Deutschen, und vor allem die Danziger, haben in der Frage der Weichselregulierung und des Weichselhandels einen anderen Standpunkt als die Polen eingenommen. In Danzig wurde am 30. Juli 1917 der Weichselschiffahrtsverein gegründet. Er forderte keineswegs den Abschluß der polnischen Weichselschiffahrt, sondern er setzte sich alsbald mit einer polnischen Schiffahrtskommission in Warschau in Verbindung, um mit ihr Hand in Hand zu gehen und den Ausbau der polnischen Weichsel zu fördern.

Sind die Polen überhaupt in der Lage, die Weichselschiffahrt mit ihrem Schiffsbestande erfolgreich zu betreiben? Diese Frage muß entschieden verneint werden. Auf der Weichsel in Polen konnte keine nennenswerte Schiffahrt entstehen, und infolgedessen wurden in Polen auch wenig Schiffe gebaut. Nun wurde zwar im Juni 1918 gemeldet, daß in Pulawy eine Aktiengesellschaft zur Förderung des Weichselfrachtverkehrs mit mehreren Millionen Kronen gegründet worden sei; aber im Handumdrehen läßt sich eine größere Verbesserung nicht erreichen. Die Polen sollten also die deutsche Weichselschiffahrt nicht zu unterdrücken, sondern zu fördern suchen; das läge in ihrem eigenen Interesse.

Polens Seehandelsflotte

Von H. Mankowski (Danzig)

Wie sich doch die Zeiten und die wirtschaftlichen Anschauungen ändern! . . . Der größte Teil der heutigen Provinz Westpreußen mit Danzig hat infolge des berüchtigten Lubliner Gesetzes (Inkorporationsprivileg vom 6. März 1454) über 300 Jahre als Provinz zum polnischen Reiche gehört; aber die polnische Regierung hat nie daran gedacht, den Seehandel in die Hand zu nehmen und etwa Schiffe dafür zu bauen. Sie ließ vielmehr der deutschen Stadt Danzig bei der Schiffahrt auf dem Meere und der Weichsel völlig freie Hand, und sie spielte dabei keineswegs schlecht. Danzig zahlte hohe Steuern und gewährte den polnischen Königen wiederholt Darlehen, die es nicht wiederbekam.

Nach dem Weltkriege 1919 hat sich die Ansicht Polens über die Bedeutung des Seehandels gewaltig geändert. Präsident Wilson hat, wie bekannt, seinerzeit dem wiederzuerrichtenden polnischen Staate freien Zugang zum Meere in Aussicht gestellt, d. h. doch nichts anderes, als Schiffahrtsverbindung, die nur auf der Weichsel betrieben werden kann. Erhielte Polen noch genügend Hafenanlagen vor der Weichselmündung in Danzig-Neufahrwasser-Weichselmünde oder meinetwegen auch am Weichseldurchstich bei Siedlersfähre, so hätte Polen in der Tat einen ungehinderten Zugang zum Meere. Weshalb aber die Entente den Polen den größten Teil der überwiegend deutschen Provinz Westpreußen noch als „Zugang zum Meere“ überwiesen hat, kann nur aus Haß und Neid geschehen sein.

Danzig ist mit einem Gebiete von rund 2000 Quadratkilometern Freistaat geworden. Danzigs eigene Handelflotte spielt im Welthandel keine große Rolle. Während des Krieges ist kein Schiff für Danziger Reeder auf Danziger Werften gebaut, und es

erscheint sehr fraglich, ob sich die Zahl der Danziger Handelsschiffe nach der Ablösung vom Deutschen Reiche vermehren wird. Den Danziger Privatwerften machte die Reichswerft insofern große Konkurrenz, als diese immer mehr vergrößert wurde und den Bedarf für andere staatliche Anstalten herstellte. Nun hört dort zwar der Kriegschiffbau auf; aber es steht noch nicht fest, ob die Reichswerftanlagen von der Entente an Danzig oder an Polen fallen werden. Die Polen rechnen mit aller Bestimmtheit darauf; sie sollen, Zeitungsmeldungen zufolge, sogar geneigt sein, die Werft zu kaufen.

Die polnische Regierung will Danzig und seine Hafenanlagen ganz wie die ihr zugesprochene Provinz Westpreußen behandeln, d. h. als einen Teil des polnischen Reiches. Habe Danzig auch die Bezeichnung „Freistaat" erhalten, früher oder später werde es doch „polnisch". Der Danziger Hafen sei jetzt schon eine polnische Anlage und bedinge einen eigenen polnischen Seehandel in größerem Umfange.

Zu diesem Zweck wurde Ende Mai 1919 in Warschau eine polnische Liga für Seeschiffahrt gegründet, der u. a. der frühere russische Konteradmiral Porembski angehört, der vor dem Kriege längere Zeit in Elbing war, um als Vertreter der russischen Regierung den Bau von russischen Schiffen zu beaufsichtigen, die damals auf der Schichau-Werft erbaut wurden. Er hat nun im März 1919 einen Flottenplan ausgearbeitet, dem zufolge er dem polnischen Reiche den Bau einer eigenen Handelsflotte empfiehlt. Nach seiner Berechnung würden 200 Millionen Mark genügen. Das polnische Ministerium ist diesem Flottenplan nähergetreten, und der Departementschef für Marineangelegenheiten hat für die polnische Handelsschiffahrt einen Beirat einberufen, um die Ausführung des Bauplans einzuleiten.

Der Beirat soll den Schiffahrtsplan aufstellen und das rechtlich-wirtschaftliche Verhältnis der Regierung zu den künftigen Schiffahrtsunternehmungen regeln sowie alle Fragen prüfen, die mit der Bildung und Entwicklung der polnischen Handelsflotte zusammenhängen. Dazu gehört die staatliche Unterstützung des Schiffbaues und der Schiffahrtslinien, die Ausbildung der Seeleute, die Verwaltung der Seehäfen, usw.

An der Spitze des Beirats steht der Departementschef für Marineangelegenheiten, und der Rat setzt sich aus Vertretern der einzelnen Ministerien und folgenden Körperschaften zusammen: Liga für polnische Schiffahrt, Handelskammern in Posen, Krakau, Lemberg und Brody, Verband der landwirtschaftlichen Vereine, Polnischer Städtebund, Verein polnischer Kaufleute in Warschau, Verein Gewerbetreibender in Warschau, Technischer Verein in Warschau, Verbandsbank der Erwerbsgenossenschaften in Posen, Verbandsbank des galizischen Zentralbundes für das Fabrikwesen, Vorstand des bergmännischen Verbandes Kongreßpolen, Schiffahrtsunternehmungen und Versicherungsgenossenschaften. Auch Danzig soll einbezogen werden.

Die polnische Einfuhr wird mit vier Millionen Tonnen berechnet, welche etwa 450 Millionen Mark Frachtkosten verursachen würden. Für diese Summe könne schon eine Handelsflotte geschaffen werden. In den ersten Jahren genügten 220 000 t Schiffsraum, und zwar 20 Schiffe zu je 8000 t für den Verkehr mit Nord- und Südamerika, 10 Schiffe zu je 3000 t für England und Frankreich und 10 Schiffe zu je 3000 t für die skandinavischen Länder. Die Schiffe sollen entweder in Amerika gekauft oder auf der Schichau- oder der Reichswerft in Danzig gebaut werden. Woher bei der Geldnot in Polen eine so bedeutende Summe für den Schiffbau kommen soll, wird aber nicht gesagt.

Berichtigung

In Nr. 21, S. 357, dritte Zeile, muß es in der Abhandlung „Mittellandkanal und Magdeburg" statt: um rund 30 km heißen: „40 bis 45 Tarifkilometer."

Die Schriftleitung.
Dr. Reichelt.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Diebstahl durch Transportleute.

Von Rechtsanwalt Dr. Eckstein (Berlin).

Nach den transportrechtlichen Vorschriften haftet der Transportunternehmer für jedes Abhandenkommen der Transportgüter, und damit ist ohne weiteres auch die Haftung für Diebstahl durch die eigenen Leute eingeschlossen. Das Gesetz gibt aber dem Transportunternehmer das Recht, die Haftung abzulehnen, wenn er nachweist, daß der Verlust des Gutes durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnte. Dies ist nicht die einzigste Einschränkung der Verlusthaftung des Transportunternehmers. Für Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld- und Wertpapiere haftet er nur bei Beschaffenheits- und Wertangabe. Schließlich spielt die vertragliche Ausschließung der unbeschränkten Frachtführerhaftung im Rechtsverkehr eine große Rolle.

Fällt auf Grund solcher Umstände die gesetzliche Haftung aus den bestimmten transportrechtlichen Gründen weg, so wird damit in der Regel auch nur der eine Haftungsgrund beseitigt, während die sonstigen Haftungsgründe ohne Zweifel weiter gelten.

Das ist für den Transportverkehr insofern wichtig, als das Gesetz bestimmt, daß der Transportunternehmer ein Verschulden seiner Leute bei Ausführung der Beförderung in gleichem Umfang zu vertreten hat wie eigenes Verschulden. (Vergleiche insbesondere § 431 HGB. für den Frachtverkehr, § 3 B.-Sch.-G. für den Binnenschiffahrtsverkehr und § 26 B.-Sch.-G. für den Binnenschiffahrtsfrachtverkehr.) Diese Bestimmungen sind nichts anderes als eine Wiederholung des allgemeinen vertragsrechtlichen Grundsatzes des § 278 BGB. und der allgemeinen Vorschrift des § 831 BGB., wonach der Schuldner das Verschulden derjenigen Leute, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten bedient oder die er zur bestimmten Verrichtung bestellt, wie eigenes Verschulden zu vertreten hat.

Es kann leicht vorkommen, daß eine Verlusthaftung nach den eigentlichen Transportvertragsvorschriften nicht besteht, wohl aber nach den allgemeinen Haftungsbestimmungen. So kann z. B. ein Transportunternehmer den Nachweis führen, daß der Verlust eines Gutes durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnte, indem er alles zur Sicherung der Frachtgüter Erforderliche getan hat, daß er nun aber für den Verlust haften soll, weil der Diebstahl durch seine Transportleute selbst erfolgt oder gefördert ist.

Es fragt sich dann, ob der Diebstahl in Erfüllung des Transportvertrages oder in Ausübung der Verrichtung, zu der die Transportleute bestellt sind, geschehen ist oder nur bei Gelegenheit der Vertragserfüllung, für welchen Fall eine Haftung nicht gegeben ist.

Die Transportleute sind zunächst allerdings nur zum Transport da und nicht zum Stehlen, aber damit ist unsere Frage nicht beantwortet. Es ist vielmehr zu prüfen, ob die Ausführung des Transportes die Verpflichtung zwischen den Beteiligten erschöpft oder ob das Rechtsverhältnis der Transportleute sich auch auf Weiteres erstreckt.

Es hat sich allgemein der Grundsatz herausgebildet, Hauptverpflichtungen von Nebenverpflichtungen zu scheiden und zu den Nebenverpflichtungen die allgemeine Interessenwahrnehmung zu rechnen.

Greifen wir auf ein fernliegendes Beispiel, so wird auch die Richtigkeit dieser Ansicht anschaulich. Gebe ich ein Paar Stiefel einem Schuster zur Ausbesserung, so wird jeder verständige Mensch sagen, der Schuster hat nicht nur die Pflicht, die Stiefeln zu besohlen, sondern auch, solange sie in seinem Besitze sind sie gut zu verwahren und insbesondere vor Diebstahl zu schützen. Die Verhütung der Entwendung ist Vertragspflicht und gehört hier zu den Nebenverpflichtungen. Wenn nun ein Geselle des Schusters, der mit der Ausbesserung der Stiefel betraut ist, die Stiefel entwendet, so hat er selbst eben die Obhutspflicht verletzt und der Meister haftet daher nach Vertragsgrundsätzen, auch wenn ihn selbst keine Schuld trifft, und obwohl er es an der erforderlichen Beaufsichtigung nicht hat fehlen lassen. Anders dagegen, wenn ein solcher Angestellter die Stiefel entwendet, der mit der Ausführung der Reparatur nichts zu tun hat. Schleicht sich etwa der Lehrling nachts in die Werkstatt und entwendet nun die Stiefel, so ist das eine Entwendung, zu der das Dienstverhältnis und der Reparaturauftrag wohl den äußeren Anlaß gegeben haben, aber die Entwendung geschieht nicht durch den Angestellten in Erfüllung des Vertrages.

So auch beim Transportvertrag.

Der Transportunternehmer ist nicht zur Beförderung, sondern auch zur sorgfältigen Obhut verpflichtet. Er erfüllt diese Pflicht nicht nur persönlich durch die sachgemäßen Anordnungen und Anstellung möglichst zuverlässigen Personals, sondern durch die Transportleute selbst, die eben für ihn nicht nur den Transport auszuführen, sondern auch die Güter vor jedem Abhandenkommen zu schützen haben.

Diebstahl durch die eigenen Transportleute dürfte daher als Diebstahl in Ausübung der Vertragserfüllung und in Ausübung der Verpflichtung anzusehen sein, zu der das Personal bestellt ist, und nicht nur als Diebstahl bei Gelegenheit der Vertragserfüllung, und der Transportunternehmer haftet daher schlechthin und kann nur bei nichtvertraglichem Verhältnis den Entlastungsbeweis antreten, daß er bei Anstellung des Personals die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachtet hat.

Die Beweislast bei Schiffsunfällen.

Entscheidung des Reichsgerichts vom 25. Oktober 1919.

Im allgemeinen hat, wer einen anderen auf Schadenersatz verklagt, zu beweisen, daß dieser den Schaden verursacht hat. Eine Ausnahme von dieser Regel besteht bei Schiffsunfällen insofern, als es hier genügt, wenn der Kläger ein Verschulden des Beklagten, bestehend in einem Verstoß gegen die Vorschriften der Seegesetze, dartut; es gilt dann die Vermutung, daß der Schaden auf diesem Versehen beruht, und es ist Sache des Beklagten, den Gegenbeweis zu führen, daß sein Versehen nicht ursächlich für den Schaden gewesen ist.

In einer dunklen Januarnacht waren auf hoher See die Dampfer „Haparanda" und „Minos" zusammengestoßen, wobei der letztere sank. Der Unfall war dadurch entstanden, daß „Minos" nach links ausgewichen und gerade vor den Bug der „Haparanda" gelaufen war. Dem ersten Offizier H. von der „Haparanda" wurde aber zum Vorwurf gemacht, daß er nicht sofort, als er das verkehrte Manöver des „Minos" bemerkte, die Maschine rückwärts gehen ließ, sondern noch einige Minuten seinen Kurs beibehielt. Das Seeamt nahm an, daß hier in der Tat ein Fehler vorliege, daß er aber für den Unfall nicht kausal sei, da die Kollision wegen der großen Nähe der Schiffe auch dann eingetreten wäre, wenn H. sofort gestoppt hätte. Mit dem „Minos" war die gesamte Ladung im Werte von einer halben Million zugrunde gegangen, und die Ladungsinteressenten verklagten den Reeder der „Haparanda" auf Schadenersatz, vermutlich, weil sie sich bei der Reederei des „Minos" nicht voll erholen konnten. Das Landgericht Hamburg wies die Klage ab; es schloß sich ganz dem eben skizzierten Standpunkt des Seeamts an. Das Hanseatische Oberlandesgericht dagegen gab, obwohl es an der überwiegenden Schuld des „Minos" keinen Zweifel ließ, der Klage statt und begründete diese Entscheidung wie folgt:

„Minos" hatte sein an sich falsches Manöver mit zwei kurzen Tönen angezeigt. H. hörte dies und sah gleich darauf das grüne Licht von „Minos" erscheinen. In diesem Moment mußte er die eminente Gefahr einer Kollision unbedingt erkennen und sofort stoppen. Statt dessen zog er es zunächst vor, noch einige Augenblicke zu beobachten und dann erst „Volle Kraft zurück" zu kommandieren. Nun bestreitet die Beklagte, daß dieser Verstoß gegen die nautische Vorsicht für den Unfall kausal war, da die Kollision auch bei sofortigem Konterdampf auf der „Haparanda" geschehen wäre. Es kann sein, daß dies richtig ist; allein, es besteht die Vermutung, daß der Schaden durch das Versehen des H. mit verursacht wurde, und einen strikten Gegenbeweis hat die Beklagte nicht zu führen vermocht. Es ist dies auch gar nicht möglich; da beide Schiffe im Drehen begriffen waren, kann man nicht wissen, ob bei sofortigem Rückwärtsgehen der Maschine die „Haparanda" den „Minos" ebenso unglücklich mittschiffs getroffen hätte, daß dadurch der Totalverlust eintrat.

Gegen dieses Urteil legte die Beklagte Revision ein. Sie bemängelte, daß das Oberlandesgericht ihr zu Unrecht die Beweislast über die Nichtkausalität an dem Unfall aufgebürdet habe. Das Reichsgericht hob die angefochtene Entscheidung auf und bemerkte: Das Oberlandesgericht geht davon aus, daß es möglich ist, daß das Zögern des H. die Ursache für den Zusammenstoß war. Diese Annahme rechtfertigt aber noch nicht die Aufbürdung der Beweislast, welche an sich die Klägerin zu tragen hat, auf die Beklagte. Die Frage, inwiefern durch ein schnelleres Handeln des H. der Unfall hätte vermieden werden können, bedarf im Gegenteil einer weiteren Aufklärung in der Vorinstanz, ebenso die Frage, ob überhaupt von H. ein Fehler begangen wurde. Die Sache wurde demgemäß an das Oberlandesgericht zurückgewiesen. (Aktenzeichen I., 64 und 65/19.)

Dr. jur. C. Klamroth.

Kein Anspruch auf Fahrtfracht bei der Ablehnung eines ungeeigneten Transport-Ersatzschiffes.

(Urteil des Reichsgerichts vom 31. Mai 1919.)

Der Kaufmann B. in R. und die Firma S. in H. schlossen einen Frachtvertrag ab, wonach B. seinen Schleppleichter „K." der Firma für eine Reise von H. nach Kopenhagen mit einer Ladung von etwa 400 Tonnen Koks verfrachtete. Da der Leichter vor Ablauf von 14 Tagen nicht zur Verfügung gestellt werden konnte, hat B. ihr als Ersatz den Leichter „A." anbieten lassen. Die Firma hat dieses Angebot zurückgewiesen. B. behauptete, er habe am 18. September 1916 den Leichter „K." der Beklagten als ladebereit melden lassen, die Beklagte habe aber dieses Angebot zurückgewiesen. Der Kläger B. verlangte nunmehr auf dem Klagewege in Gemäßheit von § 580 HGB. die Fautfracht. Landgericht und Oberlandesgericht Hamburg wiesen die Klage ab, das Reichsgericht wies die Revision des Klägers ab.

Aus den Entscheidungsgründen der höchsten Instanz.

Der Kläger konnte den Transport vertragsmäßig nur mit Hilfe des Leichters „K." ausführen, es sei denn, daß die Beklagte mit der Verwendung eines anderen Schiffes einverstanden war. Dies war nicht der Fall. Kläger kann die von ihm in Gemäßheit von § 580 HGB. beanspruchte Fautfracht nur verlangen, wenn er seinerseits bereit und imstande gewesen ist, den Frachtvertrag gehörig zu erfüllen. Nun kann allerdings unter Umständen die Sache so liegen, daß der Befrachter keinerlei berechtigtes Interesse daran hat, daß der Transport gerade mittels des im Frachtvertrage angegebenen Schiffes ausgeführt wird. Solchenfalls muß sich der Befrachter die Stellung eines gleichwertigen Ersatzschiffes seitens des Verfrachters als vertragsmäßige Leistung gefallen lassen, da die Zurückweisung des betr. Ersatzschiffes eine unzulässige Schikane (§ 226 BGB.) und eine Verletzung von Treu und Glauben bedeuten würde. So ist aber der vorliegende Fall nicht gelagert. Der Leichter „A." hatte nur eine Tragfähigkeit von 370 t Schwergut. Ein solches Angebot brauchte aber die Beklagte nicht anzunehmen, da nach dem Frachtvertrage der Leichter „K." eine Tragfähigkeit von ungefähr 440 t Schwergut hatte und somit die Beklagte davon ausgehen durfte, daß es sich, und zwar auch wenn die fragliche Koksladung kein eigentliches Schwergut sein sollte, nicht um ein für die hier fraglichen Zwecke gleichwertiges, sondern um ein erheblich minderwertiges Ersatzschiff handelt. (Aktenzeichen I. 33/19.)

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Die Lage der Binnenschiffahrt im September 1919. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im September 1919:

In der Rheinschiffahrt ist der Schleppverkehr noch recht lebhaft. Die Kähne können wegen des niederen Wasserstandes nur noch halbe Ladung nehmen, es herrscht infolgedessen starke Nachfrage nach Schiffsraum zu Ableichterungszwecken und nach Schleppkraft. Demgegenüber ist das Angebot auf dem Ober- und Niederrhein sehr gering, so dass Frachten und Schlepplöhne sich in steigender Richtung bewegen. Die Umschlagsleistungen der Ruhr- und Zechenhäfen werden durch den zunehmenden Raummangel und die geringen Leistungen der Schleppdampfer ungünstig beeinflußt. Auf dem Rhein-Herne-Kanal kam es infolgedessen vorübergehend zu grösseren Kahnansammlungen.

Die Holzverschiffungen im Karlsruher Hafen nach dem Niederrhein und Holland nehmen wieder etwas zu, ebenso die Flößerei auf dem Main. Im übrigen herrscht auf dem Obermain wegen des niederen Wasserstandes fast völlige Stille. Auch der Donau-Main-Kanal zeigte nur sehr geringen Verkehr; auf der Donau selbst kamen in dem verflossenen Monat zum ersten Male wieder Schlepper mit beladenen Schiffen aufwärts, des niederen Wasserstandes wegen von Wien ab nur mit halber Ladung. Die Fracht bestand in der Hauptsache aus Erz für Passau und Regensburg. Auf dem Neckar sind die misslichen Wasserstandsverhältnisse bisher unverändert geblieben. Auch die seit 14 Tagen eingetretenen Niederschläge haben eine Besserung nicht gebracht, so daß die Schiffahrt jetzt bereits seit 43 Tagen völlig ruht. Die Matrosen sind, soweit die grösseren Neckarschiffe nicht auf dem Rhein fahren, anderweit beschäftigt.

In der Elbschiffahrt hielt die im Monat August eingetretene Aufbesserung des Beschäftigungsgrades, soweit der Talverkehr in Frage kommt, erfreulicherweise auch im Monat September an. Die Zuckerverschiffungen von den Umschlagsplätzen nehmen in befriedigender Weise ihren Fortgang, so daß sich für die in Böhmen leer werdenden Kähne zum grössten Teil sofort Rückladung bot. Die Kohlenausfuhr liegt dagegen noch immer danieder; Verschiffungen von Braunkohlen kommen nur in geringem Umfang vor. Die Talverschiffungen von den sächsischen Umschlagplätzen waren nicht von nennenswertem Umfang. Der Salzverkehr von der Mittelelbe bewegte sich in den bisherigen Grenzen. Die Schiffahrt von Hamburg elbeabwärts litt unter den Einwirkungen des Hafenarbeiterstreiks, indessen machte sich in der zweiten Hälfte wieder eine Belebung der Lebensmitteltransporte bemerkbar. Im ganzen fanden die verfügbaren Fahrzeuge stets schnelle Verladung, wobei der Umstand mitspricht, daß infolge des niederen Wasserstandes die Ausnutzungsmöglichkeit der Schiffe nur sehr gering war. Der niedere Wasserstand erschwerte die Aufrechterhaltung des Schiffahrtsbetriebes stark und führte teilweise zu Stockungen auf der Unterelbe. Im weiteren Verlaufe des Monats besserte sich der Wasserstand wieder.

Auf den Märkischen Wasserstraßen war im September der Verkehr in Massengütern nicht reger als im Vormonat, einmal wegen der schlechten Wasserstandsverhältnisse auf der Elbe und Oder, dann auch wegen der fortbestehenden Schwierigkeiten der Kohlenzufuhr zum Umschlag. Von Hamburg kamen Ruhrkohlen nur wenig, von der Oder schlesische Kohlen nur in beschränktem Maße an. Die Lebensmitteltransporte gingen regelmäßig vor sich. Der Stückgut- und Teilverladungsverkehr war rege, verschiedene Salztransporte gingen von der Elbe nach der Oder durch. Der Braunkohlenbrikettverkehr ab Königswusterhausen hielt sich im bisherigen Umfang; auch haben Verladungen in Landesprodukten begonnen.

Zusammenschluß der deutschen See- und Binnenhafenspediteure. Aus Duisburg wird uns gemeldet: Der Spediteurverein für den Rhein und für die westdeutschen Kanäle in Duisburg hat zusammen mit dem Verein der Seehafenspediteure, der vornehmlich die größeren Speditionsfirmen in Hamburg, Bremen, Stettin und Lübeck umfaßt, den Zentralverband der Deutschen See- und Binnenhafenspediteure gegründet. Die Binnenhafenspediteure im mittleren und östlichen Deutschland werden sich dem neuen Verband noch anschließen. Der Verband ist zu dem Zwecke gebildet worden, um eine einheitliche Vertretung der Interessen der an der See- und Binnenschiffahrt beteiligten Großspediteure bei den Reichs- und Landesbehörden sowie den sonstigen Zentralstellen zu schaffen. R.

Wirtschaftsrat beim Reichswirtschaftsministerium. Halbamtlich wird in der „D. Allg. Ztg." (27. Oktober 1919) über die Einrichtung des Wirtschaftsrats beim Reichswirtschaftsministerium, der etwa dem früheren „Wirtschaftlichen Ausschuß" entspricht, also nicht mit dem geplanten Reichswirtschaftsrat, auch nicht mit dem vorläufigen Reichswirtschaftsrat zu verwechseln ist, folgendes mitgeteilt:

Der § 165 der Verfassung des Deutschen Reiches sieht die Errichtung eines Wirtschaftsparlamentes, genannt Reichswirtschaftsrat, vor. Der Umfang der Tätigkeit, die Zusammensetzung usw. dieses Reichswirtschaftsrats muß in einem besonderen Gesetz festgelegt werden. Es ist deshalb ein vorläufiger Reichswirtschaftsrat vorgesehen, der aber längerer Vorberatungen bezüglich seiner Konstituierung bedarf. Um nun die für dieses Wirtschaftsparlament jetzt schon vorliegenden Arbeiten erledigen zu können, ist wenige Tage nach Verabschiedung der Verfassung auf Veranlassung des Reichswirtschaftsministeriums eine Körperschaft errichtet, die den Namen „Wirtschaftsrat beim Reichswirtschaftsministerium" erhalten hat. Für die Tätigkeit des Wirtschaftsrats beim Reichswirtschaftsministerium gelten folgende mit dem Reichswirtschaftsministerium vereinbarten Richtlinien:

Der Wirtschaftsrat beim Reichswirtschaftsministerium setzt sich zusammen aus:

Gruppe Industrie: 2 Vertretern des industriellen Unternehmertums, zwei Vertretern der industriellen Arbeiterschaft;

Gruppe Handel: 1 Vertreter des Ein- und Ausfuhrhandels, 1 Vertreter des Großhandels, 1 Vertreter der Großeinkaufsgesellschaft, 1 Vertreter der Arbeitnehmer des Ein- und Ausfuhrhandels;

Gruppe Landwirtschaft: 2 Vertretern der Landwirtschaft, 2 Vertretern der Landarbeiter;

Gruppe Verbraucher: 1 Vertreter der Kommunalverwaltungen, 1 Vertreter der letzten Verbraucher.

Der Wirtschaftsrat hat den Zweck, auf Grund selbständiger Beratung und Entschließung die Willensäußerung der in ihm vertretenen Wirtschaftsgruppen dem Reichswirtschaftsministerium gegenüber zum Ausdruck zu bringen. Der beim Reichswirtschaftsministerium eingerichtete Diktatorische Ausschuß hat alle wichtigen wirtschaftlichen Fragen der Ein- und Ausfuhr vor der Entscheidung dem Wirtschaftsrat zur Beratung und Entschließung zu unterbreiten. Auch kann der Wirtschaftsrat aus eigener Entschließung zu Fragen, die auf seinem Tätigkeitsgebiet liegen, Stellung nehmen und diese nach vorheriger Beratung mit dem Diktatorischen Ausschuß dem Reichswirtschaftsminister unterbreiten. Besteht Uebereinstimmung zwischen dem Wirtschaftsrat und dem Diktatorischen Ausschuß, so bringt der Diktatorische Ausschuß den gemeinsamen Beschluß vor den Minister, dem die letzte Entscheidung zusteht. Wird eine Uebereinstimmung zwischen dem Diktatorischen Ausschuß und dem Wirtschaftsrat nicht erzielt, so hat der Wirtschaftsrat das Recht, seinen Standpunkt dem Reichswirtschaftsminister unmittelbar vorzutragen, was auf Verlangen des Diktatorischen Ausschusses gemeinsam mit diesem zu geschehen hat. Bei Meinungsverschiedenheiten innerhalb des Wirtschaftsrats ist die Ansicht der zu bezeichnenden Minderheit gleichfalls dem Diktatorischen Ausschuß mitzuteilen. An den offiziellen Sitzungen des Wirtschaftsrats nimmt eine Vertretung des Reichswirtschaftsministeriums teil. Der Diktatorische Ausschuß trägt dafür Sorge, daß das notwendige Material dem Wirtschaftsrat rechtzeitig zugestellt wird. Der Wirtschaftsrat wählt zur Leitung seiner Verhandlungen und Erledigung der rein geschäftlichen Angelegenheiten je einen Vorsitzenden von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite, die vom Minister zu bestätigen sind. Etwa entstehende Kosten werden auf die im Wirtschaftsrat vertretenen Gruppen im Verhältnis ihrer Vertretung im Wirtschaftsrat umgelegt.

Der in den Richtlinien mehrfach genannte Diktatorische Ausschuß ist eine Körperschaft, die zu gleicher Zeit mit dem Wirtschaftsrat beim Reichswirtschaftsministerium errichtet ist und nur aus Vertretern des Reichswirtschaftsministeriums besteht.

Die Tätigkeit des Wirtschaftsrats hat bereits begonnen. Die Entsendung der Vertreter der Industrie erfolgt durch die Zentralarbeitsgemeinschaft. Für Handel und Landwirtschaft, für die Arbeitsgemeinschaften im Entstehen begriffen sind, erfolgt die Entsendung der Vertreter bis auf weiteres durch die leitenden Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer dieser Gruppen. Die bureaumäßigen Arbeiten des Wirtschaftsrats werden im Bureau der Zentralarbeitsgemeinschaft, Berlin SW 48, Wilhelmstraße 130/132, erledigt. An diese Adresse sind alle für den Wirtschaftsrat bestimmten Zuschriften zu richten.

Auch die Mitglieder der einzelnen Gruppen des Wirtschaftsrats sind jetzt bekanntgegeben, und zwar gehören an der

Gruppe Industrie: Arbeitgeber: Direktor H. Kraemer, Rotophot-Akt.-Ges., Berlin; Kommerzienrat Dr. Rudolf Frank, Berlin. Stellvertreter: Geheimrat Rosenthal, Berlin; Direktor Lippart, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Nürnberg.

Arbeitnehmer: Adolf Cohen, Zentralarbeitsgemeinschaft, Berlin; Friedrich Baltrusch, Gesamtverband der christlichen Gewerkschaften, Berlin. Stellvertreter: Conrad Bruns, Berlin; F. Neustedt, Verband der deutschen Gewerkvereine, Berlin.

Gruppe Handel: Ein- und Ausfuhrhandel: Hermann Hecht, Verband deutscher Exporteure, Berlin. Stellvertreter: George Simon, i. Fa. Simon, Israel & Co., Hamburg. Großhandel: Otto Keinath, Zentralverband des deutschen Großhandels, Berlin. Stellvertreter: Kommerzienrat Paul Herz, Zentralverband des deutschen Großhandels, Berlin. Großeinkaufsgesellschaft: Friedrich Hain, Prokurist der Großeinkaufsgesellschaft deutscher Konsumvereine m. b. H., Hamburg. Stellvertreter: Bruno Dölz, Beamtenwirtschaftsverein, Berlin.

Arbeitnehmer des Ein- und Ausfuhrhandels: Fritz Rogon, Zentralverband der Angestellten, Berlin. Stellvertreter: Reinhold Grändorff, Zentralverband der Angestellten, Neukölln.

Gruppe Landwirtschaft: Arbeitgeber: Oekonomierat Keiser, Oekonomierat G. Maus, Reichsausschuß der deutschen Landwirtschaft, Berlin. Stellvertreter: Generalsekretär Brenning, Berlin; Gerichtsassessor Brinkmann, Geschäftsführer bei der Vereinigung der deutschen Bauernvereine, Berlin. (Für den Oekonomierat Keiser ist als Vertreter der Landwirtschaft Unterstaatssekretär a. D. Ritter v. Braun (Berlin) vorgeschlagen.)

Arbeitnehmer: Georg Schmidt, Deutscher Landarbeiterverband, Berlin; Dr. Heinrich Gerlich, Syndikus des Zentralverbandes der Forst-, Land- und Weinbergsarbeiter, Berlin. Stellvertreter: Otto Albrecht, Verband der Gärtner, Berlin; Paul Löhrke, Deutscher Landarbeiterverband, Berlin.

Gruppe Verbraucher: Kommunalverwaltungen: Oberbürgermeister Dr. Luther (Essen), Zentralstelle des deutschen Städtetages, Berlin. Stellvertreter: Oberbürgermeister Mitzlaff, Zentralstelle des Deutschen Städtetages, Berlin. Letzte Verbraucher: R. Junger, Konsumgenossenschaft Berlins und Umgegend, Berlin-Lichtenberg. Stellvertreter: Frau Ilse Müller-Oestreich, Sekretariat des Frauenbeirates beim Reichswirtschaftsministerium.

Dr. R.

Anbotpflicht für Dampfschiffaktien. Das Handelsministerium der tschechoslowakischen Republik, Prag III, Waldsteinpalais, fordert alle tschechoslowakischen Staatsangehörigen, in deren Besitze sich die Aktien ehemals österreichischer, ungarischer oder deutscher Dampfschiffahrtsgesellschaften befinden, auf, sofort die Zahl der Aktien und den Namen der Gesellschaften mitzuteilen und gleichzeitig in Abschrift die Nachweise der tschechoslowakischen Staatsbürgerschaft beizulegen. Dr. T.

Beginn der Kohlenbewirtschaftung. Wie wir hören, findet im November eine vom Reichswirtschaftsministerium einberufene Sitzung des Reichskohlenrats statt, in der über die Errichtung dieser Körperschaft Beschluß gefaßt werden soll. Auf der Tagesordnung der Sitzung stehen neben den Wahlen des Vorsitzenden, seines Stellvertreters, des Schriftführers usw. und der Verpflichtung der Mitglieder noch die Bildung von Arbeitsausschüssen und der drei in § 40 des Gesetzes vom 23. März 1919 vorgesehenen Sachverständigenausschüsse. Ferner soll der Voranschlag für die Kosten des Reichskohlenrats aufgestellt werden, die bekanntlich ebenso wie diejenigen der Sachverständigenausschüsse vom Reichskohlenverband zu tragen sind. Gemäß § 48 des angeführten Gesetzes soll die Versammlung ferner die Gesellschaftsverträge des Reichskohlenverbandes und der Kohlensyndikate prüfen und genehmigen. Als besonders wichtige Gegenstände der Tagesordnung sind außerdem noch zu erwähnen der Erlaß von allgemeinen Richtlinien für die Brennstoffwirtschaft gemäß § 49 des Gesetzes, die Stellungnahme zu den Plänen des Reichswirtschaftsministeriums in der Wohnungsfürsorge für die Bergarbeiterschaft und endlich die Regelung der Einfuhr ausländischer Kohle. Wie uns weiter berichtet wird, ist mit einem Kapital von 250 000 M mittlerweile auch der Reichskohlenverband, und zwar in der Form einer Aktiengesellschaft errichtet worden. Er setzt sich bekanntlich aus den verschiedenen Kohlensyndikaten, dem Gaskokssyndikat und den deutschen Ländern zusammen, die als Besitzer von Kohlenbergwerken mehreren Kohlensyndikaten angehören. Von dem erwähnten Aktienkapital von 250 000 M haben übernommen: der preußische Fiskus 18 000 M, der sächsische Fiskus 10 000 M, das rheinische Braunkohlen- und Brikettsyndikat 10 000 M, das rheinisch-westfälische Kohlensyndikat 205 000 M und das niederschlesische Kohlensyndikat 6000 M. Nach den Vorschriften des Gesetzes regelt sich das Stimmrecht innerhalb des Reichskohlenverbandes nach dem Absatz und dem Selbstverbrauch, welche die Mitglieder jedes Syndikats insgesamt und welche das Land in dem letzten Geschäftsjahr hatten. Der Reichskohlenverband hat die Durchführung der allgemeinen Richtlinien und Entscheidungen des Reichskohlenrats zu überwachen und Ausführungsbestimmungen dazu zu erlassen. Er beaufsichtigt die

den Syndikaten obliegende Regelung der Förderung, des Selbstverbrauchs und des Absatzes der Brennstoffe. Er kann den Absatz der einzelnen Syndikate nach Gebiet und Menge begrenzen. Er hat die Brennstoffverkaufspreise zu bestimmen, usw. Nachdem also nunmehr der Reichskohlenverband in aller Form gegründet worden ist — seine Eintragung in das Handelsregister ist bereits erfolgt — und sobald der Reichskohlenrat in der kommenden Woche errichtet ist, kann die Brennstoffbewirtschaftung in der Art, wie sie das Gesetz vom 23. März 1919 vorsieht, beginnen. R.

Das Kanalbauprogramm Preußens. **Der Reichsverkehrsminister** hat auf Anfrage mitgeteilt, daß der von den Städten Leipzig, Merseburg und Halle erstrebte Bau des Saale-Elster-Kanals vorläufig nicht in Angriff genommen werden könne. Die Kanalvorlage der Preußischen Landesversammlung sieht lediglich den Bau des Mittellandkanals vor. R.

Holländische Bank für Binnenschiffahrt. Unter Mitwirkung verschiedener Dampfschiffahrtslinien und anderer Schiffahrtskreise wurde in Rotterdam mit einem Aktienkapital von 25 Millionen Gulden die holländische Bank für Binnenschiffahrt gegründet. R.

Die Reichsarbeitsgemeinschaft für das Transportgewerbe bittet uns, unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung auf S. 371 des Heftes 21 unserer Zeitschrift darauf hinzuweisen, daß infolge der eingetretenen Verkehrssperre die für den 17. November d. J. geplante konstituierende Vollversammlung im Rheingold nicht stattfinden kann.

Dieselbe wird nunmehr bestimmt am 25. November 1919, vormittags 11 Uhr, im großen Saale der Gesellschaft der Freunde, Berlin W, Potsdamer Straße 9, stattfinden. Zahlreiches und pünktliches Erscheinen ist erwünscht. Die bisher für die Herren Teilnehmer ausgestellten Karten für die ursprünglich geplant gewesene Versammlung behalten für die neue Versammlung ihre Gültigkeit. Weitere Anforderungen von Teilnehmerkarten sind zu richten an die Reichsarbeitsgemeinschaft für das Transportgewerbe, Berlin W 9, Leipziger Platz 14.

b) Odergebiet.

Verkehrsfreiheit! Eine den Bedürfnissen des Verkehrs wenig Rechnung tragende Verfügung hat der Reichskohlenkommissar erlassen. Sie dient nicht der Erleichterung des Wasserverkehrs, die so außerordentlich zu wünschen wäre, sondern seiner weiteren Erschwerung und Behinderung. Die Verfügung hat folgenden Wortlaut:

„Es haben sich in letzter Zeit große Mißstände dadurch herausgestellt, daß die Schiffer von Kohlenkähnen sich nicht in der vorgeschriebenen Weise in Fürstenberg bei dem Beauftragten der Amtlichen Verteilungsstelle für schlesische Steinkohlen gemeldet haben. Ich ordne daher auf Grund der Bekanntmachungen über die Regelung des Verkehrs mit Kohlen vom 24. Februar 1917 (RGBL. S. 167) und der Bekanntmachung über die Bestellung des Reichskohlenkommissars für die Kohlenverteilung vom 28. Februar 1917 (RGBL. S. 193) hiermit an, daß sämtliche die Oder mit Kohlenladungen befahrenden Schiffer sich bei dem Beauftragten der Amtlichen Verteilungsstelle für schlesische Steinkohlen, Berlin, in Fürstenberg zu melden haben und einer von dieser Stelle etwa verfügten Umleitung nachzukommen haben.

Die oderabwärts von Fürstenberg weiterfahrenden Schiffer haben sich bei der N e u e n S c h l e u s e in Hohensaaten anzumelden, auch wenn sie sich bereits bei dem Beauftragten in Fürstenberg gemeldet hatten, und haben auf etwa dort vorliegende Weisungen des Reichskohlenkommissars für die Kohlenverteilung oder der Amtlichen Verteilungsstelle für schlesische Steinkohlen an eventuell in Frage kommende neue Adressen sich zu begeben.

Gleichzeitig bringe ich hiermit in Erinnerung, daß zur Beschlagnahme von Brennstoffen jeder Art, d. h. also auch von solchen in Kähnen befindlichen, a u s s c h l i e ß l i c h b e r e c h t i g t ist der Reichskommissar für die Kohlenverteilung bzw. die von ihm beauftragten Stellen, das sind die Amtliche Verteilungsstelle für schlesische Steinkohlen, Berlin, Unter den Linden 32, die Kohlenwirtschaftsstelle, Breslau und die Kohlenwirtschaftsstelle Stettin. Ich weise daher ausdrücklich darauf hin, daß die S c h i f f e r , welche der Beschlagnahme irgendeiner anderen unberufenen Stelle stattgeben, für alle daraus entstehenden Folgen und Schäden haftbar werden.

In die Ladescheine der Schiffer sind entsprechende Vermerke aufzunehmen und auch auf sonstige Weise den Schiffern vorstehende Verfügungen zur Kenntnis zu bringen unter Hinweis auf den § 7 der Bekanntmachung über die Bestellung eines Reichskommissars für die Kohlenverteilung vom 28. Februar 1917, welcher wie folgt lautet:

Wer einer von dem Reichskommissar auf Grund des § 2 der Verordnung über Regelung des Verkehrs mit Kohle erlassenen Bestimmung zuwiderhandelt, oder wer die von dem Reichskommissar erforderlichen Auskünfte nicht rechtzeitig erteilt, oder wer wissentlich unrichtige oder unvollständige Angaben macht, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahre und mit Geldstrafe bis zu zehntausend Mark oder mit einer dieser Strafen bestraft.

Neben der Strafe kann auf Einziehung der Brennstoffe erkannt werden, auf die sich die Zuwiderhandlung bezieht ohne Unterschied, ob sie dem Täter gehören oder nicht.“

Die Kleinschiffahrt hat gegen diese Verfügung scharfen Protest erhoben. Die neu eingeführte Meldepflicht in Hohensaaten erschwert wiederum den Verkehr. Schon die Meldepflicht in Fürstenberg kann dazu führen, daß ein Kahn zwei Tage Zeit verliert. Praktisch nützt diese Meldepflicht ja doch nichts. Weiterhin aber trägt die Verfügung den obwaltenden Verhältnissen überhaupt nicht Rechnung, wenn sie die Schiffer dafür haftbar machen will, falls sie sich von „unberufener“ Stelle beschlagnahmen lassen. Die Schiffer sind gar nicht in der Lage, die Befugnis der beschlagnehmenden Stelle nachzuprüfen, noch weniger aber vermögen sie bei der bekannten Art, wie vielfach von Behörden mit Schiffern umgegangen wird, einer Beschlagnahme zu widersprechen. Auch gesetzlich lassen sich die Folgen der Androhung des Reichskohlenkommissars nicht rechtfertigen. Sch.

c) Elbegebiet.

Staustufe und Wasserelektrizitätswerk in Schreckenstein bei Aussig a. d. Elbe. Die Flußstrecke von Prag nach Lobositz wurde in den Jahren 1899 bis 1914 durch eine Kommission zur Kanalisierung der Flüsse Moldau und Elbe in Böhmen derart kanalisiert, daß auf dieser 101 km langen Strecke zehn Staustufen mit einem Gesamtgefälle von 40 m errichtet wurden. Der restliche Teil von Lobositz nach Aussig a. d. Elbe in der Länge von 20 km soll durch eine einzige Staustufe reguliert werden, die in Schreckenstein bei Aussig projektiert ist. Ueber dieses Projekt, das von einer Kanalisierungskommission ausgearbeitet wurde, ist Ende September d. J. durch die politische Landesverwaltung, vertreten durch Ministerialrat Bezdech, das Informationsverfahren durchgeführt worden und sodann am 9. und 10. Oktober 1919 das wasserrechtliche Verfahren. Für die Kanalisierungskommission nahmen an den Verhandlungen teil die Herren Oberbaurat Ingenieur Kohout, Baurat Ingenieur Boh. Stefan, welche auch den Interessenten das Projekt erläuterten. Für die Administrationsabteilung waren anwesend die Herren Statthaltereirat Dr. Johann Kirchner und Oberfinanzrat Dr. Weis. Das Verfahren wurde unter großer Teilnahme der Gemeinden und Interessenten im Rathaus zu Aussig eingeleitet; die Kanalisierungskommission durchfuhr mit einem Dampfer die ganze Strecke von Aussig nach Lobositz, wobei die einzelnen Gemeinden ihre Wünsche und Forderungen vorbrachten. Alle Beteiligten erkannten die große volkswirtschaftliche Bedeutung dieses Baues und traten der Sache mit viel Verständnis gegenüber. An technischen Einzelheiten wäre zu erwähnen:

Das Wehr soll unter dem 68. Kilometer gegenüber der Nähe von Vrkotsch erbaut werden, welche auffällig am linken Ufer in den Fluß hineinragt. Es besteht aus vier Feldern und wird das Elbwasser um 6,50 m gegenüber dem zukünftigen Normalwasser stauen, welches sich auf dem Ort des Wehres durch Abgrabungen erniedrigt. Die Lichtweite der einzelnen Oeffnungen des Wehres mißt 24,60 m und ihre Tiefe beträgt 8,30 m. Jede Oeffnung wird durch eine zweiteilige Wasserschleuse gesperrt, welche im Winter und Sommer den Abfluß des Wassers absperren soll. Dadurch gewinnt man eine dauernde Wasserkraft von 16 800 HP, welche in dem Wasserelektrizitätswerk nutzbar gemacht wird, das gleich hinter dem Wehr beim linken Ufer im Fluß errichtet ist. Das Wasserelektrizitätswerk hat zehn Hauptturbinen mit einer sekundlichen Wassermenge von 10 m³ für eine Turbine bei einem Nutzgefälle von 5,60 m. Auf der rechten Seite des Wehres zweigt ein oberer Schiffahrtskanal von 730 m Länge, 30 m Breite und 3,20 m Tiefe ab.

Das linke Ufer des oberen Kanals, angeschlossen an den rechten Flußpfeiler des Wehres, bildet einen teilenden Damm, und das rechte Ufer soll so hergestellt werden, damit ein Ausgleich der Höhe des Gleises der Nordwestbahn vor der Station Schreckenstein ermöglicht wird. Am Ende des oberen Kanals liegen zwei Floßrinnen nebeneinander, gerade unter der Ruine Schreckenstein, mit einem Wassergefälle von 7,30 m. Die große Kammer, mit einer Nutzlänge von 146 m und 22 m Breite, kann gleichzeitig zur Durchschiffung vier große 800-t-Schiffe aufnehmen. Die kleine Kammer mit einer Nutzlänge von 73 m und 13 m Breite wird zur Durchschiffung von Personendampfern dienen. Beim Gefälle der Floßrinnen von 7,30 m benötigt man zum einmaligen Anfüllen der großen Kammer 24 500 m³, der kleinen Kammer 8050 m³ Wasser.

Die Flöße werden die Wasserflächendifferenz durch einen Floßdurchlaß, dessen oberer Kanal von 138 m bei einer Breite von 12 m und Tiefe von 1,60 m über der Wasserzentrale abzweigt, überschreiten. Der untere Kanal des Floßdurchlasses ist 12 m breit, 50 m lang und 1,60 m tief. D i e F l o ß d u r c h l ä s s e e r m ö g l i c h e n d e m H o l z e d e n W e g h i n t e r d i e G r e n z e. Der Fischdurchlaß ist in die linke Zwischenwand eingebaut und ermöglicht den Uebergang der Fische aus dem oberen in das untere Wasser. Es muß noch bemerkt werden, daß dieses System auch den Anforderungen der Fischzucht entspricht. Die Elbufer, soweit sie niedrig angelegt sind, werden durch Anschüttung erhöht werden. Außerdem werden jene Uferwege und Straßen erhöht werden, welche durch das Stauwasser betroffen werden, bei einem Stande von plus 3 m in Aussig bei voller Stauung der Staustufe. Die

Ufer werden nach Bedarf befestigt werden, damit sie nicht durch Wellenschlag leiden. Fast in jeder Gemeinde ist ein Umschlagplatz und ein Ort für ein Bad beantragt worden, so daß durch die neue Regulierung der Ufer die ganze Strecke sehr gewinnt. Der Umschlagplatz der Aussig-Teplitzer Bahn soll verlängert werden und das Gleis gegenüber dem Wasser bis über Wanov geführt werden, wo ein neuer, 660 m langer Umschlagplatz errichtet wird. Die durch das Stauwasser berührten Grundstücke und Gebäude werden entweder entwässert oder durch Aufschüttung erhöht, im Falle der Unmöglichkeit entschädigt werden. Aus dem Angeführten ist ersichtlich, um welch ein weittragendes Projekt in den vergangenen Tagen bei dem wasserrechtlichen Verfahren in Aussig verhandelt wurde. Wir begrüßen dieses schöne Projekt und wünschen nur, daß mit dem Bau desselben baldigst begonnen werde. Dr. T.

Wasserstraßentag in Prag. Der Ausschuß des Vereins zur Erbauung des Kanals Pardubitz—Prerau betraute seine Delegaten, Ingenieur Hrazsky, Ingenieur Prokop und Direktor Tichy, mit dem Bürgermeister Dr. Baxa über die Veranstaltung eines Wasserstraßentages in Prag zu verhandeln. Dr. T.

d) Mittellandkanal.

Zur Frage der Fortführung des Mittellandkanals. Zu dieser auf S. 341 in Heft 20 unserer Zeitschrift gebrachten Mitteilung geht uns von anderer Seite mit der Bitte um Veröffentlichung folgende Berichtigung zu:

„Die von Ihnen unter obiger Ueberschrift gebrachte Mitteilung entspricht nicht den Tatsachen. Es heißt hier über den Hildesheimer Stichkanal, daß „die Arbeiten am Zweigkanal für einige Zeit eingestellt“ und „mit unzureichenden Kräften begonnen worden seien“. Da diese Notiz geeignet ist, die öffentliche Meinung irrezuführen und der Sache des Hildesheimer Stichkanals Abbruch zu tun, halte ich mich für verpflichtet, in Richtigstellung dieser Zeilen folgendes hierauf zu erwidern, wobei ich bemerke, daß ich genau über die Sachlage unterrichtet bin und erst kürzlich Gelegenheit hatte, mich von dem Stand der Bauarbeiten am Hildesheimer Stichkanal an Ort und Stelle persönlich zu überzeugen.

Nachdem die Vorarbeiten im Felde Ende vorigen Jahres begonnen waren, wurde die Inangriffnahme der Bauarbeiten erheblich erschwert durch die wiederholte Verlegung der Kanallinie, die sich nötig machte, um den Einsprüchen der Interessenten möglichst gerecht zu werden. Der Zuschlag der Arbeiten erfolgte im Monat Mai; die Arbeiten werden auf Grund von Selbstkostenverträgen ausgeführt.

Die gesamte Strecke des Hildesheimer Stichkanals ist in zwei Baulose geteilt, von denen die Ausführung des nördlichen der Firma H. Stöcker (Köln-Mülheim), des südlichen der Firma Grün & Bilfinger (Mannheim) übertragen ist.

Nach Festlegung der Kanallinie sind die Durchforstungsarbeiten sofort begonnen und bereits fertiggestellt und die Einrichtungsarbeiten der Baustrecken so beschleunigt worden, daß zurzeit in Tätigkeit sind: im nördlichen Lose drei Löffelbagger mit zehn Lokomotiven und im südlichen Lose zwei Eimerbagger und ein Löffelbagger mit ebenfalls etwa zehn Lokomotiven zur Beförderung der Bauzüge. Im Antransport sind außerdem weitere zwei Bagger.

Die Zahl der beschäftigten Arbeiter beträgt über 700 und wird Anfang November mit der Vergrößerung der bestehenden und der Einrichtung neuer Baustellen weiter vermehrt werden.

Eine Einstellung der Arbeiten ist niemals erfolgt und war auch niemals in Erwägung gezogen.

Der Beginn der Bauarbeiten und der Fortgang derselben sind also lediglich im Anfang durch die Erschwerung des Grunderwerbes verzögert worden, der langwierige Verhandlungen, namentlich im Lose Nord, erforderte, um die Grundeigentümer zufriedenzustellen.“

Dipl.-Ing. C.

e) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Neue Rheinschiffahrtsgesellschaften. Die Société Maritime Française hat die Binnenschiffahrtsgesellschaft „Cie. Française de Navigation Intérieure“ (Paris-Straßburg-Antwerpen-Rotterdam) ins Leben gerufen. Die neue Gesellschaft bezweckt die Schiffahrt auf dem Rheine und auf den Kanälen des französischen Ostens unter französischer Flagge mit bedeutendem Schiffspark. — Ferner ist unter dem Namen „Sarti, Syndicat Anvers-Rhin de Transport Interallié“ eine neue Rheinschiffahrtsgesellschaft aufgetaucht, die einen regelmäßigen Kahn- und Dampferverkehr zwischen Antwerpen und sämtlichen Rheinstationen eingerichtet hat. Es handelt sich dabei um den auf Veranlassung der belgischen Regierung erfolgten Zusammenschluß der belgischen Schiffahrtsfirma „Steinmann & Cie.“ und „O. & C. Plouvier“, welche beiden Firmen gleich nach Abschluß des Waffenstillstandes den Güterverkehr auf dem Wasserwege von Antwerpen zum Rhein aufgenommen haben. Die von der belgischen Regierung subventionierte Gesellschaft verfolgt den Zweck, einen gewissen Einfluß auf die Frachten auszuüben und auch die Konkurrenz zwischen Antwerpen und Rotterdam spielt dabei eine Rolle. R.

Wettbewerb für die Schiffbarmachung der Oberrheinstrecke Konstanz—Basel. Die schweizerische und badische Regierung sind dahin übereingekommen, den Zeitpunkt für die Beendigung des Wettbewerbs zur Schiffbarmachung des Oberrheins endgültig auf den 1. März 1920 festzusetzen.

Die deutschen Kohlenlieferungen für Frankreich haben die alte Rivalität zwischen Antwerpen und Rotterdam erneut in den Vordergrund gerückt. Beide Häfen möchten naturgemäß in erster Linie den aus dem Umschlag dieser Kohlen zu erwartenden Nutzen an sich ziehen. Rotterdam befindet sich insofern im Vorteil, als es modernere und leistungsfähigere Hafenanlagen und Umschlageinrichtungen besitzt, die täglich über 2000 t Kohlen umschlagen können. In dieser Hinsicht befindet sich Antwerpen mit seinen mehr veralteten Anlagen im Hintertreffen, worüber das Antwerpener Blatt „De Schelde“ in bewegten Worten Klage führt. Wenn es auf die deutschen Interessenten ankommt, so werden sie die „Wiedergutmachungskohle möglichst über Rotterdam leiten, da dieser Weg der kürzere und auch der billigere ist und aus navigatorischen Gründen weniger Risiko in sich birgt. Die Entente — und auf deren Diktat werden wir ja leider auch in dieser Hinsicht hören müssen — hat natürlich ein Interesse daran, die Transporte über Antwerpen zu leiten, denn sie schlägt auf diese Weise zwei Fliegen mit einer Klappe: einmal wird sie die Transporte mit eigenen Schiffen bewältigen und ferner erwächst ihr der Nutzen aus dem Umschlag in Antwerpen. Die holländischen und gar erst die deutschen Interessen werden ihr dabei wenig Kummer machen; Gründe der Wirtschaftlichkeit aber kommen für sie erst recht nicht in Frage, da es bekanntlich bereits Gewohnheitsrecht geworden ist, alle irgendwie entstehenden Schäden und Ausfälle in irgendeiner Weise auf Deutschland abzuwälzen. Daß die deutsche Regierung letzten Endes zu allem Ja und Amen sagt, weiß man im voraus. R.

Die Lage des Frachtenmarktes auf den westdeutschen Kanälen und auf dem Dortmund-Ems-Kanal war in der letzten Zeit schwankend. Es lagen Güter in großer Menge zur Verfrachtung vor, aber es fehlte vielfach an Schiffsraum zur Beförderung. Wenn sich in einer Woche infolge Zufuhr von Lehrraum aus dem Rhein- und Wesergebiet, wo ein niedriger Wasserstand die Schiffahrt behindert, die Verfrachtung wieder hebt, geht sie in der folgenden wieder zurück. Die verkürzte Arbeitszeit, der Mangel an Doppelschleusen und die Zunahme der Schiffsreparaturen infolge des Krieges verhindern ein schnelles Umlaufen der Schiffe und bedingen eine wesentliche Vermehrung des Schiffsraumes und der Schleppkraft, um den zunehmenden Verkehr bewältigen zu können. Der arbeitstägliche Versand an Kohlen aus dem Ruhrgebiet von Zechen- und Kanalhäfen übersteigt deshalb nur selten 20 000 t. Die Versorgung der Werke im östlichen Kanalgebiete mit Kohlen ist deshalb noch immer nicht ausreichend. Vielleicht tritt in der nächsten Zeit eine Besserung ein, wenn die Kanalschiffer dem Beispiel der Rheinschiffer folgen und zur Linderung der Kohlennot täglich zwei Ueberstunden mehr fahren. Die Rückfrachten aus dem Zement- und Kaligebiet dürften dann auch eine Zunahme erfahren.

Die Zufuhr an Eisenerzen in den Industriebezirk ist gegenwärtig ungenügend. Die Ostseeblockade verhindert die schwedische Erzeinfuhr. Die Werke erhalten jetzt nur geringe Mengen, die aus dem Hannoverschen oder aus den Seelagern der Kriegszeit eingebracht werden. Die Einfuhr anderer Güter wird durch die Blockade auch vielfach unterbunden. Der Wasserstand in den Kanälen und Häfen ist normal im Gegensatz zu dem niedrigen Wasserstand der Ströme; die Schiffer können bei Kanalfahrten die Laderäume voll ausnutzen, während sie bei Rhein- und Weserfahrten vielfach leichtern müssen.

In den Schiffsfrachten sind seit einiger Zeit Erhöhungen eingetreten und weitere Aenderungen stehen noch bevor. So sind den Schiffahrttreibenden mit Wirkung ab 1. Oktober für Kohlenfrachten höhere Sätze eingeräumt worden; für Erzfrachten werden zwischen Verfrachtern und Reedern noch Verhandlungen gepflogen. Die Werke werden aber auch für den Erztransport die Frachten erhöhen müssen, da ab 15. November das staatliche Schleppmonopol die Sätze für Schleppen um 100 % erhöhte, nachdem die Privatschlepper bereits seit Oktober eine etwa 40 %ige Erhöhung vorgenommen hatten. Der Tarifvertrag mit den Kanalschiffern ist am 31. Oktober abgelaufen, auch hier wird eine Lohnerhöhung seitens der Reeder nicht zu umgehen sein, zumal den Rheinschiffern eine wöchentliche Zulage von 35 M gewährt wurde. Es dürfte in der nächsten Zeit wiederum mit einer allgemeinen Erhöhung der Schiffsfrachten zu rechnen sein. R.

f) Süddeutsche Wasserstraßen.

Das Neckarprojekt. Die Schwierigkeiten, die der Verwirklichung der südwestdeutschen Kanalpläne bisher infolge der Wasserverhältnisse des Neckars im Wege standen, sind, wie der südwestdeutsche Kanalverein mitteilt, durch eine in den jüngsten Wochen gelungene Konstruktion einer auch in den Gestehungskosten sehr vorteilhaften Schleuse ohne Wasserverbrauch beseitigt. Damit rückt das Neckarprojekt für die Verbindung vom Rhein bis zur Donau an eine hervorragende Stelle. R.

g) Donaugebiet.

Rhein—Main—Donau, eine neue Wasserstraßenverbindung. Der Rhein-Main-Donau-Stromverband hielt in Bamberg eine Versammlung ab, in der das Reichswirtschaftsministerium durch seinen Präsidenten Scharmer (Berlin) vertreten war. Nach dreitägiger Ver-

handlung erfolgte die einstimmige Annahme der Linie Aschaffenburg — Wernfeld — Arnstein — Bamberg — Nürnberg — Kelheim — Regensburg mit Abzweigung nach Würzburg. Diese Linie bedeutet eine Abkürzung um rund 140 km. Es bestand völlige Uebereinstimmung über die Notwendigkeit des baldigen Ausbaues dieser Wasserstraßenverbindung.

Die chronologische Entwicklung der Vorbereitungen des Großschiffahrtsweges ist kurz zusammengefaßt folgende: Im Frühjahr 1917 hat der bayerische Landtag beschlossen, daß die Vorarbeiten für den Großschiffahrtsweg aufgenommen werden sollen und ein Stromverband ins Leben zu rufen sei. Bayern, das Reich, Baden und ein Verband von sonstigen Interessenten, Städten und Handelskammern an der Donau-Main-Rhein-Linie schließen sich zusammen und bringen die Mittel auf zur gründlichen wirtschaftlichen und technischen Prüfung. Diese Aufgaben wurden mittlerweile gelöst, und in den Tagen des 3. bis 25. Oktober ist sozusagen gemeinsam der Aufbau begonnen worden. Am Donnerstag tagten die genannten Ausschüsse jeder für sich, und am Freitag fand eine gemeinschaftliche Sitzung statt, in welcher die beiderseitigen Denkschriften behandelt worden sind. In höchst erfreulicher Weise hat sich volle Uebereinstimmung aller Anwesenden dahin ergeben, daß der Bau eines Main-Donau-Kanals vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus nicht nur vertretbar, sondern für das ganze Reich von sehr erheblichem Nutzen sein werde. Einhellig sind beide Ausschüsse auch zu dem Ergebnis gekommen, daß vom technischen und finanzwirtschaftlichen Standpunkte aus die beste Kanalführung sei die von Aschaffenburg über Wernfeld, Arnstein, Bamberg, Nürnberg, Beilngries, Kelheim mit Kanalisierung der Mainstrecke Wernfeld—Würzburg. In sehr gründlicher Weise wurden dabei die Vor- und Nachteile einer Linienführung über Wertheim—Erlangen—Nürnberg—Amberg—Regensburg und einer Linienführung von Aschaffenburg über Würzburg durch das Maintal nach Bamberg—Fürth—Nürnberg—Neuburg a. D.—Saal abgewogen. Beide Ausschüsse sind sich dann nach eingehender Aussprache auch schlüssig geworden über das weitere Vorgehen des Stromverbandes in der Verfolgung des Endzieles: der Erbauung des Kanals. In einer zusammenfassenden Denkschrift an die Reichsregierung soll die gewählte Linie als die geeignetste begründet und zu gleicher Zeit der Antrag gestellt werden, daß das Reich sich auch an den weiteren Arbeiten des Stromverbandes beteilige und die bereits genehmigte eine Million Mark zur Weiterführung und zum Abschluß der Vorarbeiten bereitstelle.

Am Samstag hat dann der Strombeirat selbst Stellung zu den beregten Fragen genommen. Von seiten der Reichsregierung war, wie schon erwähnt, Präsident Scharmer vom Reichswirtschaftsministerium zu den Verhandlungen erschienen.

Nach einem Bericht des Vorsitzenden, Ministerialdirektor Dr. v. Graßmann, über die Ergebnisse der Verhandlungen der Ausschüsse hat sich der Strombeirat nach eingehender Debatte dahin einstimmig entschieden, daß die Anträge der Ausschüsse anzunehmen und weiter zu verfolgen seien. Das ist ein sehr erfreuliches Ergebnis, daß alle Interessenten vom Niederrhein bis Passau, also auch die Vertreter jener Gebiete und Körperschaften, die ursprünglich andere Linienführungen betrieben haben, sich nunmehr alle einhellig auf die Linienführung von Aschaffenburg über Wernfeld—Arnstein—Bamberg—Nürnberg—Beilngries—Kelheim—Regensburg geeinigt haben.

Es darf erwartet werden, daß auch die Reichsregierung angesichts der inner- und außenpolitischen Notwendigkeiten und angesichts der Notwendigkeit, Mittel für den wirtschaftlichen Neuaufbau zu schaffen, den Wünschen des Strombeirates und Stromverbandes Rechnung tragen wird. Der Geist und das Verständnis aller, mit welchen die Verhandlungen in Bamberg geführt wurden, lassen hoffen, daß die weiteren Arbeiten des Stromverbandes dasselbe günstige Resultat liefern, wie es den bisherigen Arbeiten beschieden gewesen ist.

Wenn nicht alles täuscht, so ist die Bamberger Tagung von entscheidender Bedeutung gewesen für die Lösung der seit Jahren aufgeworfenen großen Frage einer möglichst schnellen und günstigen Erstellung einer Wasserstraßenverbindung vom Main zur Donau und eines Zusammenschlusses der Wasserverkehrswege im Deutschen Reiche und in seinen wirtschaftlichen Interessensphären.

Wir wollen hoffen, daß alle Interessenten an diesem Bau im Interesse der Wirtschaft des Deutschen Reiches und des politischen Aufbaues nach wie vor mit Opferfreude und Energie an dem großen Werke arbeiten. R.

Die tschechoslowakische Donauflotille besteht derzeit aus 27 Schleppbooten und zwei Dampfern à 3000 qm, insgesamt also 870 Waggons. Von diesen Schiffen werden fünf zum Kohlentransport für den eigenen Gebrauch verwendet. Von der Wiener Donaudampfschiffahrtsgesellschaft wurden 10 Dampfer und 22 Schlepper gemietet, die jedoch in Jugoslawien liegen und von dort nicht freigemacht werden können. Dr. T.

Aenderungen und Ergänzungen der Gütertarife der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft. Wegen der großen Steigerung der Eigenkosten werden mit Geltung vom 1. November 1919 bis auf weiteres als vorläufige Maßnahmen folgende Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen, Frachtsätze und Nebengebühren

im Gütertarif, Teil I, Abteilung A, gültig vom Schiffahrtsbeginn 1912,
Gütertarif, Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. April 1918,
Gütertarif, Teil II, gültig vom 1. April 1918,
Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. vom 1. Mai 1918

und im Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz vom 1. Juni 1918 durchgeführt. Dr. T.

Frachtgebühren. Die in den vorgenannten Tarifen enthaltenen Mindestfrachten, Frachtsätze, Frachtzuschläge und Kürzungsbeträge, gleichviel ob in Pfennigen, Heller oder Centimen lautend, gelten in der im Jahre 1918 bestandenen ziffermäßigen Höhe einheitlich als währungslose Tarifziffern. Zur Vermeidung der durch Währungsschwankungen sich ergebenden Erschwernisse und um die übergroßen Erhöhungen hintanzuhalten, welche durch die tatsächlichen Kursverhältnisse herbeigeführt werden würden, werden behufs Fracht- und Gebührenberechnung in den nachstehend angegebenen Währungen die Tarifziffern mit den unten angegebenen festen Verhältniszahlen vervielfältigt und gelten die sich so ergebenden Beträge als Frachtsätze für 100 kg in der für die Frachtberechnung festgesetzten Währung. Die festen Verhältniszahlen betragen zur Umrechnung in:

Pfennige	2.5
österreichischer Heller . .	5
tschechoslowakischer Heller	2.5
ungarischer Heller . .	5
jugoslawischer Heller . .	4
Bani	2.5
Stotinken	4

Bei der Umrechnung sich ergebende Bruchteile von Pfennigen usw. werden auf volle Pfennige usw. abgerundet.

Die Tarifbestimmung über Aufrundung der Frachtbeträge gilt sinngemäß auch für die in rumänischer und bulgarischer Währung auffallenden Frachten.

Der im Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz festgesetzte Zuschlag von 20 Heller oder 20 Pfennig wird auf 30 abgeändert.

A u s n a h m e n. Ablege- und Auflegegebühren werden in der Landeswährung jenes Ortes, an welchem sie erwachsen, in folgender Höhe erhoben:

a) für Gegenstände größerer Länge als 7 m oder einzeln mehr als 500 kg wiegend sowie für Sendungen, bei denen sich solche Gegenstände befinden, für 100 kg mindest 50 Pfennig, Heller, Bani, Stotinken;

b) für Gegenstände bis 7 m Länge und bis 500 kg Einzelgewicht, für 100 kg 20 Pfennige, Heller, Bani, Stotinken.

Die Preise der Vordrucke und die Gebühren für ihre Abstemplung, das Wägegeld, das Lagergeld, die Gebühren für die Ausfertigung nachträglicher Verfügungen und die Gebühren für die Zustellung von Benachrichtigungen werden in tarifmäßiger Höhe in der Landeswährung jenes Ortes erhoben, an welchem sie erwachsen.

Die Schiffahrtsgebühren am Eisernen Tor werden in tarifmäßiger Höhe in der Währung des anzuwendenden Frachtsatzes berechnet.

Für die Verstellgebühren, die Ueberwinterungsgebühren und die Abfertigungsgebühr gelten die in den Tarifen für das Jahr 1918 gültig gewesenen Ansätze, für die Verstellgebühren im 100fachen Betrag als Tarifziffern.

Die Umrechnung erfolgt auf Grund der Verhältniszahlen:

a) für die Verstellgebühren in der Landeswährung jenes Ortes, nach welchen die Verstellung erfolgt;

b) für die Ueberwinterungsgebühren und die Abfertigungsgebühr in der Landeswährung jenes Ortes, an welchem diese Gebühren erwachsen. Dr T.

h) Oestliche Wasserstraßen.

Französisches Kapital in der Weichselschiffahrt. Schon vor mehreren Monaten war es bekannt geworden, daß die Warschauer Handels- und Schiffahrtsgesellschaft, die größte polnische Weichselreederei, die damals den Schiffsbestand mehrerer anderer Weichselreedereien aufkaufte, ihr vor dem Kriege nur 500 000 Rubel betragendes Kapital auf 10 Millionen Mark erhöhen wollte. Es zeigte sich jedoch, daß die Aufbringung dieses Kapitals in Polen nicht glücken wollte.

Jetzt berichten französische Blätter, daß die Kapitalserhöhung unter starker Beteiligung französischen Kapitals erfolgen werde. Die Sache soll bereits der Verwirklichung nahe sein. Die Erhöhung soll jetzt auf 20 Millionen Mark erfolgen, wofür Frankreich etwa ein Viertel übernehmen soll. Das französische Kapital soll von Pariser Banken und einer französischen Schiffahrtsgesellschaft hergegeben werden. Es liegt der Gedanke nahe, daß es sich bei der Schiffahrtsgesellschaft um die Reederei Worms & Cie. handelt, die vor einiger Zeit in Danzig ein eigenes Bureau errichtet hat. R.

Wie steht es mit dem Masurischen Kanal? Der Masurische Kanal ist nun so weit fertiggestellt, daß eine Benutzung vor sich gehen kann; indessen kann von einer solchen doch wenig die Rede

sein. Bei der augenblicklichen Lage ist eine Ausnutzung der neuen Wasserstraße auch nicht zu erwarten. Es bleibt auch abzuwarten, wie sich der Verkehr nach Abschnürung der Provinz Ostpreußen und des Memelgaues gestalten wird. In der Russenzeit hatte der Kanal nicht erheblich gelitten, obschon in seiner unmittelbaren Nähe hart gekämpft wurde. Der schwerste Schaden war die Zerstörung eines Schleusenwärterhauses bei der Einfahrtsschleuse in Allenburg, das aber bereits 1916 wiederhergestellt wurde. Schiffahrtsstraßen werden allezeit die billigsten sein, und wenn der Masurische Kanal noch nicht die auf ihn gesetzten Hoffnungen erfüllt hat, so liegt das eben an der Ungunst der Zeitverhältnisse. M.

Die Reichswerft in Danzig. Danzig hat von der Regierung des Deutschen Reiches die Verwaltung der früheren großen Staatsbetriebe übernommen, darunter auch die Reichswerft. Schon früher verlautete, daß hier Handelsschiffe erbaut werden sollten. Es war auch mit dem Bau solcher begonnen worden. Die Arbeiten wurden aber wieder eingestellt. Dann wurde gemeldet, daß die Polen die Werft kaufen wollten. Sie wurde wiederholt von englischen und französischen Offizierskommissionen besucht. Nun taucht die Nachricht auf, daß die Werft auch internationalisiert werden solle. Bestimmte Nachrichten liegen indessen auch jetzt nicht vor. Die Weichsel, auf der im Kriege zahlreiche Kriegsschiffe vor der Werft lagen, ist jetzt völlig frei; die wenigen Handelsschiffe gelangen allenfalls bis zum Kaiserhafen. H. M.

Freigabe der Weichselschiffahrt. Man kann sich zu den politischen Ereignisse im deutschen Osten stellen, wie man will, unbestritten bleibt es, daß vor allem die alte Hansestadt Danzig durch Erschließung des natürlichen Hinterlandes große wirtschaftliche Vorteile erzielen wird. Wie sehr darauf Großkaufleute und Industrielle rechnen, ergibt sich aus der Tatsache, daß sich in Danzig in den letzten Monaten allein 20 neue Holzhändler niedergelassen haben.

Danzig hat seit der Wiedererrichtung des polnischen Reiches der Weichselschiffahrt größte Aufmerksamkeit zugewendet. Am 30. Juli 1917 war in Danzig der Weichselschiffahrtsverein gegründet worden. Bald darauf begab sich eine Abordnung des neuen Vereins nach Warschau, um mit dortigen Reedereien weitere Besprechungen zu halten. Dann wurde alles still.

Anfangs Juni 1918 wurde gemeldet, daß in Pulawy (Nowo Alexandrija) eine polnische Weichselreederei gegründet worden sei; aber praktisch ist sie nicht in Tätigkeit getreten. Die politische Neugestaltung war noch nicht abgeschlossen, und erst dem Jahre 1919 blieb es vorbehalten, die Weichselschiffahrt ernstlich in die Hand zu nehmen. Die Weichsel bildet auf große Strecken die Grenze zwischen Polen und Ostpreußen, und die Polen haben sich nun verpflichtet, die Schiffahrt auf der Weichsel und ihren Nebenflüssen freizugeben.

Schiffbar ist die Weichsel eigentlich nur zwischen Warschau und der Mündung. Der Personen- und Güterverkehr ist aber recht bescheiden, und die meisten Schiffe befinden sich in deutschen Händen. Die völlige Freigabe der Weichselschiffahrt ermöglicht nun die Ausnutzung der Schiffe, und die deutschen Reeder werden davon natürlich ausgiebigen Gebrauch machen, zumal in Warschau und Danzig Messen abgehalten werden sollen. H. M.

Lösch- und Ladezeit in der Binnenschiffahrt. Der deutsche Handelstag hat in einem Rundschreiben gefragt, ob die Regelung der Lösch- und Ladezeit nach § 29 Abs. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes nach Einführung des Achtstundentages noch als angemessen betrachtet werden könne. Das Vorsteheramt der Danziger Kaufmannschaft hat sich gegen eine Aenderung der Bestimmungen des Gesetzes ausgesprochen, wenn sie auch bei der verkürzten Tagesarbeitszeit schwerer als früher zu erfüllen seien.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. Nr. 21) als Mitglieder neu beigetreten:

als körperschaftliche Mitglieder:

Deutscher und Oesterreichischer Donauverein, Augsburg,

Deutsche Handelskammer in der Schweiz, Zürich, Stampfenbachstr. 19,

Schenker & Co., Spedition, Berlin C 2, Heiligegeiststraße 5—6;

als Einzelmitglieder:

Domass, E., städt. Hafenmeister des Osthafens, Berlin SW 29, Gneisenaustr. 82,

Dumont du Voitel, Bruno, Kohlengroßhandlung und Schleppkahnbetrieb, Königsberg i. Pr., Holländerbaumstraße 10b,

Lindenmeyer, Friedrich, Pastor, Leiter der Vereinigung zur kirchlichen Fürsorge für die Fluß- und Kanalschiffer zu Charlottenburg, Königin-Luisestr. 11,

Schlötel, O. G. H. & Co., Mindener Industrie- und Schiffsbedarf, Minden i. W., Oberstraße 2.

Nachruf

Verspätet erhielten wir Kunde von dem am 26. Oktober nach längerem schweren Leiden erfolgten Tode unseres Vorstandsmitgliedes des Herrn Rechtsanwalt Justizrat **Paul Stein** zu Berlin.

Wir werden dem leider zu früh aus dem arbeitsreichen Leben Abberufenen ein bleibendes Andenken bewahren.

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt

Flamm, Geh. Regierungsrat, Professor, Vorsitzender — Dr. Reichelt, Geschäftsführer

Aus verwandten Vereinen

Verein der Dampfschiffsbesitzer und Führer auf den Märkischen Wasserstraßen E. V. zu Berlin. Am 23. Oktober fand die gutbesuchte Monatsversammlung statt. Sie wurde für den erkrankten Herrn Hertzer vom stellvertretenden Vorsitzenden Herrn Hermann Hille geleitet. Nach Bestätigung der Aufnahme verschiedener neuer Mitglieder wurde mitgeteilt, daß der Verein Gelegenheit gehabt habe, sich über verschiedene Brückenentwürfe gutachtlich zu äußern, und daß auch eine Bereisung der Berliner Oberspree stattgefunden habe, um verschiedene Verbesserungen an den Brücken anzuregen. Hinsichtlich des Petroleumverkaufs an die Mitglieder müsse jetzt eine Heraufsetzung des Preises stattfinden, die Mitglieder müßten nach wie vor streng darauf achten, das ihnen zugeteilte Petroleum lediglich für die Signallaternen und Maschinenräume zu benutzen. Alsdann wurde über den gegenwärtigen Tarifvertrag des Arbeitgeberverbandes mit dem Transportarbeiter- und Maschinistenverband gesprochen und mitgeteilt, daß man den letzteren zwei Verbänden anheimgestellt habe, bezüglich einiger Ergänzungen, welche die besonderen Verhältnisse der Schlepp- und Personenschiffahrt auf den Märkischen Wasserstraßen berücksichtigen müßten, mit dem Verein zu verhandeln, was voraussichtlich demnächst geschehen werde. Dann wurde über eine etwaige Kommunalisierung der Personenschiffahrt gesprochen, hinsichtlich welcher Absichten beim Städtetag zu bestehen schienen. Man war indessen der Ansicht, daß die Frage angesichts des enormen anderweitigen Geldbedarfs der Gemeinden noch lange nicht aktuell werden dürfte. Schließlich wurden die Angelegenheiten einer größeren Anzahl von Mitgliedern erörtert, deren an die Heeresverwaltung vermietete Dampfer in Belgien zurückgeblieben sind. Der Verein wird sich die Verfolgung der Ansprüche dieser Mitglieder angelegen sein lassen und zu diesem Zweck sich auch an einer dieser Tage zu gründenden G. m. b. H. beteiligen, welche dem Reichsentschädigungsamt gegenüber als Rechtsträger der ostdeutschen Kleinschiffer auftreten wird. Als Vertreter des Vereins wurden hierfür die Herren Hille und Huth bestimmt, an letzteren sind baldigst (Berlin S 61, Geibelstraße 2) alle schriftlichen Unterlagen für die Beurteilung der Rechtsverhältnisse einzusenden. H.

Hafenbautechnische Gesellschaft. Die erste Hauptversammlung am 29. Oktober im Festsaale der Handelskammer in Berlin wurde von Herrn Geheimrat Professor de Thierry (Berlin) mit einem Ueberblick über die Ziele und das bisherige Wirken der Gesellschaft eröffnet. Der Grund für die Entstehung der Gesellschaft war der Wille, durch zielbewußte Arbeit aller am Bau und Betrieb von Hafenanlagen beteiligten Kreise die höchste Vollkommenheit auf diesem Gebiete zu erreichen. Durch höchste Leistungsfähigkeit von Lösch- und Ladeeinrichtungen muß der Hafenaufenthalt eines Schiffes im Seehafen wie im Binnenhafen auf ein Mindestmaß herabgesetzt werden. Während in der Industrie durch immer verbesserte Maschinen Bruchteile von Pfennigen gespart werden, wird im Transport und Umschlag noch immer Geld vergeudet. Durch gemeinsame Arbeit müssen hier Verbesserungen geschaffen werden, die infolge der Verschieden-

artigkeit der Hafenbetriebe in fast allen Fällen ein Kompromiß zwischen einer Reihe von Forderungen darstellen. Bei den heute hinsichtlich des Geldaufwandes völlig veränderten Grundlagen des Wirtschaftslebens der ganzen Welt muß der Wert wohl durchdachter Hafenanlagen sich unbedingt Geltung verschaffen.

Herr Professor Dr. Tiessen von der Berliner Handelshochschule führte alsdann in seinem Vortrage über „Die Lage der See- und Binnenschiffahrt nach dem Friedensschluß" aus:

Die Aufgaben der Hafenbautechnischen Gesellschaft setzen im Mittelpunkt unserer wirtschaftlichen Not ein; denn die schlimmste aller wirtschaftlichen Krankheitserscheinungen, die Verkehrsnot, ist aus der Seesperre hervorgegangen und kann nur durch die Wiederbelebung der Häfen zur Gesundung gebracht werden. Das nachzuweisen, war das Hauptziel des Vortrages. Die Fäden der Erforschung der Verkehrsnot, nicht nur auf den Binnenwasserstraßen, sondern auch auf den Eisenbahnen, laufen in den Häfen zusammen. Nach Ausbruch des Krieges wäre eine hochgespannte Leistung der Binnenwasserstraßen schon mit Rücksicht auf die unvermeidliche militärische Belastung der Eisenbahnen dringend erwünscht gewesen. Statt dessen ging im ersten Kriegsjahr der Eisenbahngüterverkehr nur um 27 % der Binnenwasserverkehr aber um rund 60 % zurück. Der Vortragende leitete die Gründe dieses Versagens der Wasserstraßen teils aus der Seesperre, teils aus dem fehlenden bzw. ungenügenden Ausbau der Querverbindungen zwischen den norddeutschen Strömen (Mittellandkanal, Mosel) ab und zeigte, in welcher Art die einzelnen Häfen, hauptsächlich der Nordsee und des Rheins, an diesem Niedergang beteiligt waren. Dieser Mangel einer hinreichenden Unterstützung der Eisenbahnen durch die Wasserstraßen in den militärischen Leistungen wurde aber in katastrophalem Grade gesteigert durch die fast ganz unvorhergesehene und leider zu spät erkannte Umwälzung auch des inneren Eisenbahnverkehrs durch die Seesperre. Die mittlere Betriebsbelastung der Eisenbahnen, die durch die durchschnittlich von einer Tonne des Güterverkehrs zurückgelegte Entfernung in Kilometern angegeben wird, war — trotz starker Abnahme der Transportmengen — schon 1916 um 39 % gestiegen, und zwar nur zum kleinen Teil durch die Leistungen für die Heeresversorgung und die Kriegsindustrie, vielmehr hauptsächlich durch die Wirkung der Seesperre. Diese unerwartete Tatsache wird durch den Nachweis sichergestellt, daß die unentbehrlichsten Massengüter an der Mehrbelastung der Eisenbahn entsprechend dem Grade mitgewirkt haben, in dem sie im Frieden am Seeverkehr beteiligt waren, also am stärksten das Getreide (auch die mit allen Mitteln zum Ersatz herangeholten Kartoffeln), Erdöl, Eisenerz und andere Erze, pflanzliche Fette und Oele, Kleie, auch Steinkohle (Ausfall der englischen Kohle für die Seehäfen). Beim Getreide war die Betriebsbelastung der Eisenbahn schon 1916 auf mehr als das Doppelte des Friedensbetrages gestiegen — also Hungers- und Verkehrsnot aus derselben Quelle, der von England zielsicher durchgeführten Blockade der Häfen. Vortragender zeigte dann die von Jahr zu Jahr zunehmende Zersplitterung und Ueberbelastung des inneren Verkehrs an einigen seiner neuen verkehrsgeographischen Karten, die ein auch zahlenmäßiges Bild der Transportwege und Transportmengen für die einzelnen wichtigen Massengüter vermitteln, und zwar für Steinkohle, Eisenerz und andere Erze, Erdöl und Getreide. Dabei wurde die Beteiligung der wichtigsten See- und Binnenhäfen am Verkehr der Eisenbahnen und Wasserstraßen im Frieden und in den Kriegsjahren veranschaulicht. Ueberall trat die Wirkung der Lähmung des Seeverkehrs auf die Umwälzung und Zersetzung des Binnenverkehrs scharf hervor, am stärksten bei den Nahrungsmitteln. Das Ergebnis ist also, daß die Seesperre nicht nur der physischen Kraft des deutschen Volkes, sondern auch unserem Verkehrswesen trotz aller zu spät dagegen gerichteten Arbeiten und Organisationen das Rückgrat gebrochen hat.

Vortragender schloß mit dem Hinweis auf die hohe Aufgabe der Hafenbautechnischen Gesellschaft, an der Heilung der Verkehrsnot und damit der wirtschaftlichen Not des Vaterlandes durch das einzige Radikalmittel, einer möglichst raschen und starken Hebung des See- und Wasserstraßenverkehrs, mit allen Kräften und an hervorragender Stelle mitzuwirken.

Im nachfolgenden geschäftlichen Teil der Verhandlungen wurde die im Entwurf vorliegende Satzung mit einigen die Beiträge betreffenden Aenderungen angenommen. Als Sitz der Gesellschaft wurde Hamburg bestimmt, und es wurde beschlossen, die gerichtliche Eintragung herbeizuführen. Die Herren Geheimrat Professor de Thierry (Berlin), Oberbaurat Wendemuth (Hamburg) und Direktor Kauermann (Düsseldorf), welche den vorläufigen Vorstand gebildet hatten, wurden als Vorsitzende des Gesamtvorstandes gewählt; weiter wurde die Wahl von 12 Beisitzern aus den Kreisen des Hafenbaues und Hafenbetriebes, der See- und Binnenschiffahrt, des Schiffbaues, der Tiefbau-, Maschinen- und Elektrizitätsindustrie vorgenommen. Die Gesellschaft beabsichtigt den Anschluß an den Verband technisch-wissenschaftlicher Vereine und wählte einen Ausschuß, der die „Stellung der Häfen zu den Reichseisenbahnen" behandeln wird.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt, Schiff- und Wasserbau

Belgisches Frachtenkontor G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Die Gesellschaft ist aufgelöst, Liquidator ist Franz d'Hondt.

Daimler-Motoren-Gesellschaft, Stuttgart-Untertürkheim. Diplomingenieur Ernst Wolf in Berlin-Oberschöneweide ist aus dem Vorstand ausgeschieden.

Demerag Donau—Main—Rhein-Schiffahrt A.-G., Nürnberg. Für das am 31. Dezember 1918 beendete Geschäftsjahr ergab sich nach 173 226 M Abschreibungen ein Reingewinn von 140 753 M. Er wurde zu Zuweisungen benutzt, u. a. mit 115 625 M zur Deckung von Valutaverlusten.

Drägerwerk Heinr. u. Bernh. Dräger, Lübeck. In Dortmund ist eine Zweigniederlassung errichtet.

Neue Dampfer-Compagnie, Stettin. Dr. Georg Behm ist zum Vorstandsmitgliede bestellt.

Stepenitzer Dampfschiffsgesellschaft G. m. b. H., Flecken, Gr.-Stepenitz. Friedrich Napprich und Wilhelm Hilgendorf sind nicht mehr Geschäftsführer. Als solche sind Max Kähler und Friedrich Passotte bestellt.

Nordische Schiffs-An- und Verkäufe Egeberg & Meier, Lübeck. Offene Handelsgesellschaft, begonnen am 1. Oktober 1919, Gesellschafter Christian Frederik Egeberg und Gustav Meier, nur ersterer vertretungsberechtigt.

Nüske & Co., Schiffswerft, Kesselschmiede und Maschinenbauanstalt A.-G., Stettin. Für das am 30. Juni 1919 beendete Geschäftsjahr ergab sich nach 70 507 M Abschreibungen ein Reingewinn von 398 097 M. Die Dividende betrug 8% von 3 000 000 M Grundkapital.

Orenstein & Koppel, Arthur Koppel A.-G., Berlin. An Walter Leeser und Ernst Mode ist Prokura erteilt.

Karl Ruppenthal, Ludwigshafen. Seit 1. Oktober 1919 Kommanditgesellschaft mit zwei Kommanditisten, persönlich haftende Gesellschafterin ist Witwe Lina Ruppenthal geb. Chormann, Einzelprokuristen Gertrud Ruppenthal, Dr. Fritz Pricken, Georg Schaub.

Gebrüder Sachsenberg A.-G., Roßlau. An Eduard Binot ist für die Zweigniederlassung Köln-Deutz Gesamtprokura erteilt.

Schiffswerft und Maschinenfabrik „Hansa" A.-G., Hamburg. Das Geschäftsjahr 1918, für welches 156 012 M Abschreibungen vorgenommen wurden, schloß mit einem Verlust von 636 710 M (i. V. 376 965 M).

Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Berlin. Die Prokuren von Rudolf Charubin, Helmut Stoephasius, Christian Schäfer sind erloschen. Hugo Natalis und Robert Maaß sind nicht mehr Geschäftsführer.

Teutoburger Schiffahrtsgesellschaft m. b. H., Gütersloh. Am 11. September wurde eine Aenderung des Gesellschaftsvertrages beschlossen.

Ulrich & Raddatz, Stettin. Offene Handelsgesellschaft, begonnen am 1. Januar 1919, Gesellschafter Reinhold Raddatz und Hermann Ulrich, Verladegeschäft für Binnenschiffahrt.

Yacht- und Bootswerft Finkenwärder, Köser & Schreiber, Hamburg. Offene Handelsgesellschaft, begonnen am 29. September 1919; Gesellschafter die Ingenieure J. R. Köser und R. G. Schreiber.

Schiffahrtsbetrieb und Schiffahrtsverkehr

Nachweisung über den Schiffs- und Güterverkehr im städtischen Hafen zu Cleve

im 3. Vierteljahr 1919

Eingang				Ausgang			
Segelsch.	Schleppk.	Güterb.	t	Segelsch.	Schleppk.	Güterb.	t
2	35	2	9561	—	—		—

Schiffs- und Güterverkehr in den Häfen zu Mainz

im 3. Vierteljahr 1919

Hafenbahnverkehr

Angekommene u. abgegangene Wagenladungssendungen: 12 839 Wagen

Güterverkehr (t).

Zufuhr		Abfuhr		Ueberladungen	Gesamtverkehr	
Zu Berg	Zu Tal	Zu Berg	Zu Tal	von Bord zu Bord		
145 027	78 988	25 097	70 523	—		319 635
					gegenüber im 3. Vierteljahr 1918	279 854
					1919 mehr	39 781

Kursbericht über Aktien der Schiffahrts- und Schiffbauindustrie

Mitgeteilt vom Bankhause H. Calmann, Hannover, Schillerstraße 21. * (Gegründet 1853.)

Telephon: Amt Nord 3631/3632. Telegr.-Adr.: Calmann, Hannover.

Hannover, den 4. November 1919.

Name:	Kurs:
Argo-Dampfschiffahrt	281
Blohm & Voß	114
Bremer Schleppsch.-Ges.	270
Bremer Vulcan-Ges.	260
Dampfsch.-Ges. Neptun	409
Dt.-Austral. Dampfsch.-Ges.	178
Dte. Dampfsch.-Ges. Kosmos	290
Dte. Levante-Linie	344 1/2
Dte. Ostafrika-Linie	196 3/4
Flensburger Dampfer-Comp.	340
„ Dampfsch.-Ges. v. 1869	345
„ Schiffbau	380
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	121
Hamburg-Bremen-Afrika	210
Hansa-Dampfschiffahrt	289
Howaldtwerke	132
Neptun-Schiffswerft	409
Norddeutscher Lloyd	122 1/4
Reiherstieg Schiffswerft	192
Reederei-Akt.-Ges. v. 1896	168
Reederei Visurgis i. L.	—
Schleppsch.-Ges. Unterweser	276
Seck, Dresden	142
Seebeck Schiffswerft	198
Stettiner Vulkan	185 1/2
Tecklenborg Schiffswerft	—
Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	462
„ Elbesschiff.-Ges.	116
Weser A.-G.	218
Woermann-Linie	172

(Wünsche betr. Kursmeldung anderer Werte werden gern berücksichtigt.)

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 4. R. 44 393. **Vorrichtung zum Sperren und Abwerfen von Seeminen in senkrechten oder geneigten Schächten von Fahrzeugen, insbesondere von Unterseebooten.** Dr.-Ing. Theodor Reitz, Berlin-Halensee, Joachim-Friedrich-Str. 54, und Ulrich Blum, Kiel, Martensdamm 26. 7. 4. 17.

Klasse 65a, 44. Sch. 52 235. **Hydraulische Steuereinrichtung für Schiffe.** Georg Schmidt, Flensburg-Mürwik. 24. 11. 17.

Klasse 65d, 9. M. 64 737. **Jalousiewasserdrachen mit Minenankertauschere und Tiefensteuerapparat.** Fa. Wilhelm Poppe, Faulstraße 35/41, und Otto Kröger, Holtenauer Straße 4, Kiel. 25. 1. 19.

Klasse 65d, 9. P. 37 712. **Sprenggreifer für Minen.** Wilhelm Poppe, Kiel, Faulstraße 41. Zus. z. Anm. P. 37 055. 26. 4. 19.

Klasse 65f, 21. R. 46 303. **Mehrstufiges Uebersetzungsgetriebe, insbesondere für Schiffsantrieb.** Dr. Karl Röder, Mülheim a. d. Ruhr. 22. 5. 16.

B. Zurücknahme von Anmeldungen.

Klasse 65d. H. 67 181. **Selbsttätiger Tiefenregler für freischwimmende Seeminen.** 5. 6. 19.

C. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 3. 317 521. **Geschweißte Eisenbeplattung, insbesondere für Schiffe.** Wilhelm Arlt, Kiel, Exerzierplatz 14. 26. 10. 17. A. 29 807.

Klasse 65a, 9. 317 333. **Einrichtung zur Verminderung des Oberflächenwiderstandes gegen die Fortbewegung von mit Dampf- oder Verbrennungskraftmaschinen betriebenen, schnellgehenden Wasserfahrzeugen, insbesondere Gleitbooten.** Dr. Rud. Wagner, Hamburg, Bismarckstraße 105. 13. 6. 15. W. 46 626.

Klasse 65a, 38. 317 378. **Vorrichtung für das Niederlassen von Rettungsbooten.** Jacob de Beer, Rotterdam; Vertr.: Dr. G. Döllner, M. Seiler u. E. Maemecke, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 29. 6. 18. B. 86 689. Holland 14. 8. 17.

Klasse 65a, 47. 317 481. **Steuerruder für Schraubenschiffe mit quer liegenden Absenkungsplatten für den Schraubenstrom.** Max Buchholz, Kassel, Querallee 39. 8. 10. 12. B. 74 357.

Klasse 65a, 53. 317 482. **Schleppvorrichtung für Schiffe.** Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Siemensstadt bei Berlin. 4. 5. 17. S. 46 614.

Klasse 65a, 4. 316 891. **Verfahren zur Entfernung der Kohlensäure aus der Atmungsluft in Unterseebooten und ähnlichen Räumen.** Hanseatische Apparatebaugesellschaft vorm. L. v. Bremen & Co. m. b. H., Kiel. 6. 5. 16. H. 70 189.

D. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:
Klasse 65a, 228 340. 277 273. 302 429. 305 093. 310 932.
Klasse 65b, 308 742.

E. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 718 989. **Schiff.** Emil Puchert, Leutenberg i. Thür. 24. 6. 19. P. 31 343.

Klasse 66b. 719 160. **Vorrichtung zum Entschleimen von Därmen u. dgl.** Franz Grimm jr., Halle a. d. S., Steinweg 26. 12. 8. 19. G. 44 197.

Klasse 65a. 719 417. **Belüftungsaufsatz.** J. A. John, Akt.-Ges., Erfurt. 22. 9. 19. J. 18 936.

Klasse 65a. 719 914. **Kühlwasserleitung, insbesondere für Motorboote.** Gabriel Letsch, Berlin-Johannisthal, Parkstraße 2. 18. 8. 19. L. 42 621.

Klasse 65a. 720 261. **Gefrier- und Kühlanlageneinbauten für Neubauten und normale Flußschiffe.** „Schiffahrtsgesellschaft Ost" G. m. b. H., Köln. 16. 9. 19. Sch. 64 109.

Klasse 65a. 718 181. **Lagerung für Wellen auf Schiffe.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 13. 6. 18. N. 16 683.

Verlängerung der Schutzhaft.

Klasse 65a. 655 413. **Schwimm -und Rettungsgürtel.** Georg Ernst Seydel, Untersachsenberg. 16. 10. 16. S. 37 855. 16. 10. 19.

Klasse 65a. 655 191. **Apparat zur Rettung aus Seenot.** Pankraz Brehm, Sambach, Post Pommersfelden, Oberfranken. 7. 10. 16. B. 75 828. 22. 9. 19.

Bücherbesprechungen

Der Mittellandkanal in der Tasche. Führer durch das Kanalgelände mit 14 Spezialkarten und 1 Uebersichtskarte, Verlag von Sponholtz Druckerei und Verlagsanstalt, Hannover. Preis 3,50 M.

Das handliche Büchlein gibt ein anschauliches Bild des Ems-Weser-Kanals mit Zweigkanälen nach Osnabrück und Minden nebst Anschlußkanal nach Hannover und Zweigkanal nach Linden, welche Wasserstraßen mit der projektierten Fortsetzung nach der Elbe kurzweg mit „Mittellandkanal" bezeichnet werden. Ladestellen, Schleusen, Schiffswendestellen, Wasserbauwart, natürlich auch Eisenbahnen, Heerstraßen, Fahrzeuge usw. sind gut gekennzeichnet, so daß die Kartensammlung interessierten Kreisen sehr willkommen sein wird. R.

„Der Wiederaufbau unseres Verkehrswesens." Von Otto Blum. Der unglückliche Ausgang des Krieges und die innere Umwälzung haben Deutschlands Politik und Volkswirtschaft in ein Trümmerfeld verwandelt. Eiserne Notwendigkeit und sittliche Pflicht gebieten, nicht zu verzweifeln, sondern auf allen Gebieten unverzüglich aufs neue die Arbeit zu beginnen. Klare Einsicht in das Wesen der zu bewältigenden Aufgaben und energischer Wille, ihnen gerecht zu werden — das sind heute die Forderungen des Tages. Ihnen will die Sammlung von Flugschriften dienen, die unter dem Gesamttitel „Der Aufbau", herausgegeben von einem unserer angesehensten Politiker, Conrad Haußmann, soeben bei der Deutschen Verlags-Anstalt in Stuttgart zu erscheinen beginnt (Preis jedes Heftes 1 M). Die dringlichsten und bedeutsamsten Fragen unseres wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebens sollen hier von berufenen und anerkannten Fachmännern in knapper, allgemeinverständlicher Form, erörtert werden. Es liegen bisher zwei Hefte des „Aufbaus" vor: Friedrich Payer, „Deutsch-Oesterreich und wir", und Otto Blum, „Der Wiederaufbau unseres Verkehrswesens". In warmherziger Weise begrüßt Payer, der aus großdeutschen Ueberlieferungen erwachsene Politiker, den Wiedereintritt der Deutsch-Oesterreicher in den Verband des Deutschen Reiches; er legt die Schwierigkeiten dar, die dabei zu überwinden sind, aber er zeigt, wie auch hier das Wort gilt, daß Schwierigkeiten dazu da sind, um überwunden zu werden! Wie hier eine Frage der Weltpolitik von einem erfahrenen und echt vaterländisch empfindenden Mann klug und ermutigend behandelt wird, so schildert in der zweiten der genannten Schriften eine unserer ersten Autoritäten auf dem Gebiet des Verkehrswseens die hier zu leistende Arbeit des Neuaufbaus, ihre Grundlagen und Ziele. Großzügig, ohne alle Phantastik, zuversichtlich bei voller Betonung des furchtbaren Ernstes unserer Situation, wirken diese auf streng sachlicher Grundlage sich erhebenden Darlegungen ermutigend, ja fortreißend; denn sie gehen aus von einem unzerstörbaren und unentreißbaren Besitz Deutschlands; seiner glänzenden verkehrsgeographischen Lage. Binnenwasserstraßen, Eisenbahnwesen, Verkehr und Siedlung,

Verkehr und Landesverteidigung, ein Reichsverkehrsamt, das sind die Hauptpunkte, die Professor Blum in gedrängter, gehaltvollster Darstellung erörtert, überall wertvolle Anregungen und Ausblicke gebend.

Die Gründe für die Bedeutung der Binnenschiffahrt im gegenwärtigen Augenblick legt Professor Otto Blum in seiner Abhandlung anschaulich dar. Das einfache „grobe Schiff" ist ein viel sparsameres, weniger kompliziertes Transportmittel als Lokomotive und Güterwagen. Zur Anlage neuer Binnenwasserstraßen sind nur Erdarbeiten vonnöten, die keine kostbaren Baustoffe wie bei der Anlage von Eisenbahnlinien erfordern. Die Löhne werden überwiegend an ungelernte Arbeiter gezahlt, die heute in reichem Maße vorhanden sind. Von höherwertigen Einrichtungen sind nur die Brücken, Schleusen und Wehre zu nennen, die aber größtenteils aus geringwertigen Baustoffen bestehen; kostspielige Stoffe und maschinelle Anlagen spielen eine verhältnismäßig geringe Rolle, während die Eisenbahnen eine große Menge von Eisen verbrauchen und für ihre Einrichtung wie für ihre Instandsetzung komplizierter Anlagen und Werkstätten bedürfen. Neubau und Unterhaltung der Eisenbahnen gestalten sich also sehr viel kostspieliger und ungünstiger als die Verwendung der aus einfacheren Stoffen und einfacheren Konstruktionen bestehenden, im Kriege nicht überanstrengten und nicht verschlechterten Wasserstraßen. Zudem erfordert die Eisenbahn für die gleiche Transportleistung mehr Arbeitskraft, besonders von gelernten Kräften, und mehr Betriebsstoffe als der Wasserweg. Für die Binnenschiffahrt stehen uns auch, da wir keine bedeutenden Verluste an Binnenschiffen hatten, sehr viel mehr Betriebsmittel zur Verfügung. Die Binnenschiffahrt ist also unter den gegenwärtigen Verhältnissen noch viel wichtiger geworden als früher und muß daher stärker ausgebaut werden. Die Anfänge dazu waren bereits vor dem Kriege gemacht, und die Grundlage kann auch weiter das Ende 1911 zustandegekommene Reichsgesetz über den „Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben" liefern. Das Programm des „Stromverbandes" von Rhein, Weser und Elbe gibt im Zusammenhang mit den schon beschlossen gewesenen Ausführungen Preußen und der Main-Verbindung die Wege an, die beschritten werden müssen. In Norddeutschland wird der Mittellandkanal die Lücke zwischen dem östlichen und westlichen Schiffahrtsnetz schließen. Für Bremen wäre die Erweiterung seines Hinterlandes durch Verbindung der Weser mit dem Main von hoher Bedeutung. Für Hamburg sind die Verbindungen der Elbe und Oder mit der Donau wichtig, die Verbesserungen im Odergebiet auch für Stettin. Weitere große Aufgaben liegen am Rhein, die dort trotz der Besetzung durchgeführt werden müssen. Die Frage der deutschen Rheinmündung, d. h. des Kanals vom Niederrhein nach Emden, ist zu erwägen; für die Verbindung vom Rhein zur Donau sind in Bayern bereits die Arbeiten begonnen. Dazu kommt die Kanalisierung des Neckars, und auch die Ausdehnung der Rheinschiffahrt bis zum Bodensee darf nicht verzögert werden. Wenn es gelingt, im Bodensee ein innereuropäisches Verkehrsbecken zu schaffen, so würde damit ein Gewerbebezirk entwickelt werden, der durch den Rhein mit der westfälischen Kohle und mit dem Meer verbunden ist, während die Alpenbahnen die Wege zum Mittelmeer und Orient eröffnen. Diese großen Zukunftsarbeiten für die Entwicklung unserer Binnenschiffahrt können aber nicht von den einzelnen Bundesstaaten ausgeführt werden, sondern zur einheitlichen Ausgestaltung ist die Errichtung einer Zentralstelle notwendig.

Ueber das Reichsverkehrsamt schreibt Professor Blum wie folgt: „Das Reichsverkehrsamt soll Eigentum und Betrieb der Verkehrsanstalten übernehmen, die dem durchgehenden Verkehr dienen, d. h. die Post, das Telegraphen- und Fernsprechwesen, die Vollbahnen, die großen Binnenwasserstraßen, Betriebe, für die der Privatbetrieb der bessere ist, z. B. die Seeschiffahrt und der Schiffsbetrieb auf den Binnenwasserstraßen, sind nicht aufzunehmen (sondern nur zu beaufsichtigen). Betriebe mit nur lokaler Bedeutung sind den geeigneten öffentlichen Körperschaften oder Privatgesellschaften oder gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen zu überlassen. R.

Deutsche Sparprämienanleihe.

Zur Aufklärung über das Wesen der Sparprämienanleihe ist im Hause Berlin W 9, Budapester Straße 5, eine amtliche Auskunftsstelle errichtet worden, die unentgeltlich über alle Einzelheiten dieser Anleihe Aufschluß und Belehrung erteilt.

Die Auskunftsstelle, die auch schriftliche Anfragen erledigt, ist werktäglich von 10 bis 1 und 4 bis 7 Uhr geöffnet.

Dadurch, daß bei der Zeichnung der Sparprämienanleihe die Hälfte des Betrages in Kriegsanleihe, die augenblicklich ungefähr 80 vom Hundert notiert, zum vollen Wert, also zu 100 angenommen wird, erwerben die zukünftigen Besitzer dieser Sparprämienanleihe sie nicht zum Paripreise, sondern zu ungefähr 90 Mark, d. h. sie zahlen 500 Mark bar und 500 Mark Kriegsanleihe zu 80 Mark = 400 Mark, zusammen also ungefähr 900 Mark. Bei der Tilgung erhalten sie jedoch für jedes Stück 1000 Mark plus 50 Mark einfache Zinsen für jedes verflossene Jahr. Neben diesem Vorteil kommt noch die automatisch einsetzende Kurssteigerung, so daß es sich um eine äußerst günstige Kapitalsanlage handelt.

Bei der Sparprämienanleihe werden die Zinsen nicht jährlich ausgezahlt, sondern sie werden aufgespart und kommen bei der Rückgabe des eingezahlten Betrages zur Auszahlung. Da die Zinsen 5 Prozent betragen, so bringt jedes Stück von 1000 Mark jährlich 50 Mark Zinsen, die ohne jeden Abzug ausgezahlt werden. Sie unterliegen im Gegensatz zu den jährlich ausgezahlten Zinsen anderer Anleihen weder der Einkommensteuer noch der Kapitalertragssteuer.

Diese Steuerbegünstigungen bleiben bis zur vollständigen Tilgung der Anleihe bestehen und können nicht aufgehoben werden.

Von der Sparprämienanleihe finden jährlich zwei Verlosungen statt. In jeder Ziehung kommen 2500 Gewinne zur Entscheidung, und zwar 5 Gewinne zu je einer Million Mark, 5 zu 500 000 Mark, 5 zu 300 000 Mark, 5 zu 200 000 Mark, 10 zu 150 000 Mark, 20 zu 100 000 Mark, 50 zu 50 000 Mark und weitere 2400 Gewinne.

Selbst wer in der ersten Ziehung mit einem reichen Treffer bedacht wird, nimmt solange an den Vorteilen der weiteren Verlosung teil, bis die Nummer in der Rückzahlungsauslosung erscheint und die Auszahlung des Stückes mit den aufgelaufenen Zinsen erfolgt.

Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verantwortung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.

Bekanntmachung

Gemäss § 2 des Gesetzes vom 29. August 1919 (R.-G.-Bl. Seite 1491) und mit Zustimmung des Zehner-Ausschusses der Nationalversammlung wird eine

Deutsche Spar-Prämienanleihe 1919

im Betrage von 5 Milliarden Mark hiermit laut untenstehenden Bedingungen zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt.

I. Die Höhe der Anleihe beträgt 5 Milliarden, rückzahlbar innerhalb von 80 Jahren laut Tilgungsplan (3 Milliarden während der ersten 40 Jahre und 2 Milliarden während der letzten 40 Jahre).

II. Die Anleihe wird in 5 Millionen Spar-Prämienstücken, das Stück zu M. 1000, ausgegeben und ist in 5 Reihen, die mit Lit. A, B, C, D, E bezeichnet werden, eingeteilt. Jede Reihe enthält 2500 Gruppen (von 1 bis 2500) und jede Gruppe 400 Nummern (von 1 bis 400).

III. Die Anleihe gelangt unter folgenden Bedingungen zur Zeichnung:

1. **Für jedes Spar-Prämienstück von M. 1000 sind als Gegenwert M. 500 in 5% Deutscher Reichsanleihe mit Zinsscheinen, fällig am 1. April oder 1. Juli 1920, zum Nennwert (siehe Ziffer 2 der untenstehenden Zeichnungsbedingungen) und M. 500 in bar einzuzahlen.**

2. Die Zuteilung erfolgt entsprechend der Höhe der Zeichnung; jedoch werden die kleinen Zeichnungen von 1 bis 5 Stück vorzugsweise berücksichtigt.

3. Gewinnverlosungen finden zweimal jährlich am 2. Januar und 1. Juli statt **(die erste Gewinnverlosung ausnahmsweise im März 1920, der nähere Zeitpunkt wird noch bekanntgegeben)**; bei jeder Gewinnverlosung werden 2500 Gewinne im Betrage von M. 25000000 gezogen.

Gewinnplan:

5	Gewinne zu M. 1 000 000	M. 5 000 000
5	" " " 500 000	" 2 500 000
5	" " " 300 000	" 1 500 000
5	" " " 200 000	" 1 000 000
10	" " " 150 000	" 1 500 000
20	" " " 100 000	" 2 000 000
50	" " " 50 000	" 2 500 000
100	" " " 25 000	" 2 500 000
200	" " " 10 000	" 2 000 000
300	" " " 5 000	" 1 500 000
400	" " " 3 000	" 1 200 000
400	" " " 2 000	" 800 000
1000	" " " 1 000	" 1 000 000
2500	Gewinne	M. 25 000 000

4. Die Tilgungsaus osungen finden jährlich am 1. Juli statt.

Auf jedes zweite getilgte Spar-Prämienstück entfällt ein mit den Jahren wachsender **Bonus von M. 1000** bis **M. 4000.**

Tilgungsplan:

In den Jahren	Tilgung		Bonus			Insgesamt jährlich
	Stückzahl jährlich	Gesamtbetrag jährl. M.	Stückzahl jährlich	im einzelnen M.	Gesamtbetrag jährl. M.	M.
1920—1929	50 000	50 000 000	25 000	1000	25 000 000	75 000 000
1930—1939	75 000	75 000 000	37 500	1000	37 500 000	112 500 000
1940—1949	100 000	100 000 000	50 000	1000	50 000 000	150 000 000
1950—1959	75 000	75 000 000	37 500	2000	75 000 000	150 000 000
1960—1999	50 000	50 000 000	25 000	4000	100 000 000	150 000 000

Ein jedes getilgte Spar-Prämienstück bekommt ausserdem einen Zuschlag **von M. 50 für jedes verflossene Jahr.**

Die Gesamtzahl der Stücke, auf die ein Gewinn und Bonus entfällt, beträgt somit 2900000, d. h. 58% der Zahl der Spar-Prämienstücke.

5. Ein mit einem Gewinn laut Gewinnplan gezogenes Spar-Prämienstück nimmt auch an den späteren Gewinnziehungen bis zu seiner eigenen Tilgungsauslosung teil.

Die Auszahlung der laut Gewinnplan entfallenden Gewinne erfolgt unter Abzug von 10%.

6. Die Gewinne werden 2 Monate nach der Gewinnverlosung (erstmalig jedoch am 1. April 1920), die Tilgungssummen, einschliesslich der Zuschläge und des Bonus, am 29. Dezember j. J. gegen Vorlage des Stückes ausgezahlt.

7. Vom Beginn des 20. Jahres ab steht dem Besitzer des Stückes das Recht zu, die Rückzahlung desselben jeweils zum Ende des Jahres bei Innehaltung der Kündigungsfrist von einem Jahr zum Tilgungswert, d. h. zum Nennwert samt den zustehenden Zuschlägen von M. 50 für jedes verflossene Jahr, unter Abzug von 10% zu verlangen.

Rückzahlungstabelle eines Stückes von M. 1000 bei Tilgung und Kündigung.

Wenn die Rückzahlung am Ende folgender Jahre erfolgt	bei Tilgung M.	bei Kündigung M.	Wenn die Rückzahlung am Ende folgender Jahre erfolgt	bei Tilgung M.	bei Kündigung M.	Wenn die Rückzahlung am Ende folgender Jahre erfolgt	bei Tilgung M.	bei Kündigung M.
1	1050	—	30	2500	2250	60	4000	3600
5	1250	—	35	2750	2475	65	4250	3825
10	1500	—	40	3000	2700	70	4500	4050
15	1750	—	45	3250	2925	75	4750	4275
20	2000	1800	50	3500	3150	80	5000	—
25	2250	2025	55	3750	3375			

8. Sollte vor Ablauf von 10 Jahren eine neue gleichartige Spar-Prämienanleihe zur Ausgabe gelangen, so haben die Inhaber der Spar-Prämienstücke dieser Anleihe das Zeichnungsvorrecht.

Steuerbegünstigungen der Spar-Prämienanleihe:

a) Befreiung eines Besitzes bis zu 25 Stück von der Nachlasssteuer und bezüglich derselben Stücke von der Erbanfallsteuer. Keine Nachlass- oder Erbanfallsteuer für die auf den Namen Dritter bei der Reichsbank oder anderen vom Reichsminister der Finanzen noch zu benennenden Stellen auf 5 Jahre und mehr oder auf Todesfall hinterlegten Stücke (bis 10 Stück für jede einzelne dritte Person).

b) Der Vermögenszuwachs, der sich aus dem Besitze der Anleihestücke gegenüber dem bei der Erwerbung der Stücke anzunehmenden Vermögenswerte ergibt, unterliegt nicht der Besitzsteuer (Vermögenszuwachssteuer).

Der Ueberschuss des Veräusserungswertes über den Tilgungswert bleibt frei von der Kapitalertragssteuer.

c) Die dem Besitzer der Stücke auf Grund der vorstehenden Bestimmungen unter III, 3, 4 zustehenden Leistungen sowie der aus dem Verkauf der Stücke erzielte Gewinn unterliegen im Gewinnjahre weder der Einkommensteuer noch der Kapitalertragssteuer.

d) Bei jeder Art der Besteuerung werden die Prämienstücke bei einer Stückzahl bis zu 50 Stück höchstens zum Nennwert vom 20. Jahre ab zum Kündigungswerte bewertet.

Zeichnungsbedingungen:

1. Annahmestellen. Zeichnungsstellen sind die Reichsbank und die im offiziellen Zeichnungsprospekt aufgeführten Geldinstitute. **Die Zeichnungen können aber auch durch Vermittlung jeder Bank, jedes Bankiers, jeder Sparkasse und Kreditgenossenschaft erfolgen.**

   Zeichnungen werden

   von Montag, den 10., bis Mittwoch, den 26. November 1919, mittags 1 Uhr

   entgegengenommen. Früherer Zeichnungsschluss bleibt vorbehalten.

2. Zeichnungspreis. Der Preis für jedes Spar-Prämienstück beträgt M. 1000. Hiervon sind M. 500 in 5% Deutscher Reichsanleihe zum Nennwert berechnet und M. 500 in bar zu begleichen.

   Die mit Januar—Juli-Zinsen ausgestatteten Reichsanleihestücke sind mit Zinsscheinen, fällig am 1. Juli 1920, die mit April—Oktober-Zinsen ausgestatteten Stücke mit Zinsscheinen, fällig am 1. April 1920, einzureichen. Den Einlieferern von 5% Reichsanleihe mit April—Oktober-Zinsscheinen werden auf ihre alten Anleihen Stückzinsen für 90 Tage = 1,25% vergütet.

3. Sicherheitsbestellung. Bei der Zeichnung hat jeder Zeichner eine Sicherheit von 10% des gezeichneten Betrages mit M. 100 für jedes Prämienstück in bar zu hinterlegen.

4. Zuteilung. Die Zuteilung findet tunlichst bald nach dem Zeichnungsschluss statt. Die Art der Verteilung bestimmt das Reichsfinanzministerium.

5. Bezahlung. Die Zeichner sind verpflichtet, die zugeteilten Beträge bis zum 29. Dezember d. J. zu begleichen. Die Begleichung hat bei derjenigen Stelle zu erfolgen, bei der die Zeichnung angemeldet worden ist.

   Sollen 5% Schuldbuchforderungen zur Begleichung verwendet werden, so ist sogleich nach Erhalt der Zuteilung ein Antrag auf Ausreichung von Schuldverschreibungen an die Reichsschuldenverwaltung, Berlin SW68, Oranienstrasse 92/94, zu richten. Der Antrag muss einen auf die Begleichung der Spar-Prämienstücke hinweisenden Vermerk enthalten und spätestens am 20. Dezember d. J. bei der Reichsschuldenverwaltung eingehen. Vordrucke zu solchen Anträgen mit Formvorschriften sind bei allen Zeichnungs- und Vermittlungsstellen zu haben. Daraufhin werden Schuldverschreibungen, die nur zur Begleichung von Spar-Prämienstücken geeignet sind, ohne Zinsbogen ausgereicht. Die Ausreichung erfolgt gebührenfrei und portofrei als Reichsdienstsache. Die Schuldverschreibungen sind spätestens bis zum 20. März 1920 den in Absatz 1 genannten Zeichnungs- oder Vermittlungsstellen einzureichen.

6. Ausgabe der Stücke. Die Ausgabe der Prämienstücke erfolgt im Februar 1920; Schuldbuchgläubiger erhalten erforderlichenfalls bis zur ersten Gewinnverlosung im März n. J. durch ihre Vermittlungsstellen Nummernaufgabe. Zwischenscheine sind nicht vorgesehen.

7. Umtausch der Kriegsanleihen. Die Reichsbank wird, soweit möglich, unentgeltlich Stücke von höherem Nennwert als M. 500 in kleine Stücke tauschen.

Berlin, im November 1919.

Reichsfinanzministerium
Anleihe-Abteilung.

Zeichnung durch Vermittlung jeder Bank, jedes Bankiers, jeder Sparkasse u. Kreditgenossenschaft.

XXVI. Jahrgang 1919
Heft 23
1. Dezember

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Walter Reichelt, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 1 Mark

Anzeigen kosten 50 Pfennig die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg, Kantstrasse 140,*** zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse*

Inhalts-Verzeichnis:

Neudruck des Mitgliederverzeichnisses

Am 3. Dezember d. J. soll in einer außerordentlichen Hauptversammlung die neue Satzung des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt durchberaten und zur Beschlußfassung vorgelegt werden. Es ist beabsichtigt, mit der am 1. Januar 1920 in Kraft tretenden neuen Satzung ein neues Mitgliederverzeichnis herauszugeben.

Die verehrlichen Mitglieder des Zentral-Vereins werden daher ergebenst gebeten, falls sich an ihren Titeln, Firmen oder Adressen Aenderungen vollzogen haben oder in Aussicht stehen, die dem Zentral-Verein noch nicht bekannt sind, solche gütigst unverzüglich bei der unterzeichneten Geschäftsstelle anzumelden. Das neue Verzeichnis soll dem Stande vom 1. Januar 1920 entsprechen.

Charlottenburg, November 1919,
Kantstr. 140.

Die Geschäftsstelle
Dr. Reichelt.

Schiffahrtspolizei, Reichsverfassung und Friedensvertrag

Die Klagen aus Schifferkreisen über die in der Binnenschiffahrt auf dem Gebiete der Schiffahrtspolizei herrschenden Mißstände sind während des Krieges naturgemäß mehr in den Hintergrund getreten. Die Ursache liegt in der Hauptsache darin, daß nach der militärischen Organisation des Schiffahrtsbetriebes die staatlichen Aufsichtsbehörden im Interesse der überwiegenden Heerestransporte während dieser Zeit von der genauen Innehaltung der Polizeiverordnungen stillschweigend mehr oder weniger Abstand nahmen und teilweise sogar auf Antrag militärischer Dienststellen den Schiffern erhebliche Erleichterungen gewährten. Nach Beendigung des Krieges und dem Fortfall der Heerestransporte ist nunmehr seitens der Aufsichtsbehörden damit begonnen, die während der Kriegszeit eingeführten Erleichterungen wieder aufzuheben. Gleichzeitig wird neuerdings von den Aufsichtsbehörden und den im Ueberwachungsdienst tätigen Strompolizeibeamten auf genaue Befolgung der einschlägigen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften wieder mit derselben Sorgfalt geachtet, wie dies vor dem Kriege der Fall war. Zahlreiche Strafanzeigen für die Schiffer, die während des Krieges nur allzuschnell sich an die freiere Auslegung und Ueberwachung der polizeilichen Vorschriften gewöhnt hatten, sind die unausbleibliche Folge. Es ist daher kein Wunder, daß die während der Kriegszeit zurückgetretenen Klagen der Binnenschiffer über die unhaltbaren und keineswegs der neueren Zeit entsprechenden Schiffahrtspolizeiverordnungen wieder mit derselben Schärfe die Gemüter bewegen wie vor dem Kriege.

Die Uebelstände im Schiffahrtspolizeiverordnungswesen sind seit langem bekannt und in den Fachzeitschriften des öfteren behandelt worden, z. B. in der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt", im „Schiff", in der „Deutschen Schifferzeitung", in der „Guten Fahrt" usw. Von einer nochmaligen Erörterung kann daher abgesehen werden. Wegen Art und Umfang der Uebelstände dürfte ein Hinweis auf die ausführliche Veröffentlichung in der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt", Jahrgang 1911, Heft 2, Seite 29, und auf das Werk des früheren Strombaudirektors der Märkischen Wasserstraßen, Oskar Teubert, „Die Binnenschiffahrt", Band 2, Seite 518 bis 564 genügen. Auch das frühere Abgeordnetenhaus hat sich in den Sitzungen vom 24. März 1911 und 9. Dezember 1912 mit den unhaltbaren Zuständen auf dem Gebiete der Schiffahrtspolizeiverordnungen beschäftigt.

Obwohl nun seit Jahren Fach- und Interessentenkreise es im Verkehrsinteresse als dringend erforderlich bezeichneten, die zahlreichen mehr oder weniger veralteten und unübersichtlichen Polizeiverordnungen mit ihrem größtenteils verkehrsfeindlichen Grundzuge aufzuheben und neue einheitliche Schiffahrtspolizeivorschriften und Signale für das gesamte deutsche Stromgebiet einzuführen, ist bislang seitens der früheren Regierung nichts geschehen. Nach dem Artikel 4, Ziffer 8 und 9 der alten Reichsverfassung von 1871 unterlagen bisher dem Reiche die Herstellung von Land- und Wasserstraßen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs sowie die Beaufsichtigung und Gesetzgebung hinsichtlich des Flößerei- und Schiffahrtsbetriebes auf den mehreren Staaten gemeinsamen Wasserstraßen. Von dieser Kompetenz hat das Reich durch Erbauung des Nord-Ostsee-Kanals und durch das Erlassen des Binnenschiffahrtsgesetzes und Flößereigesetzes von 1895 Gebrauch gemacht. Sonst aber hat die Reichsverwaltung trotz aller Anregungen sich leider nur wenig mit der deutschen Binnenschiffahrt befaßt. Das Verordnungswesen in der Binnenschiffahrt lag somit ausschließlich in den Händen der einzelnen Bundesstaaten. Es hätte erwartet werden können, daß diese nun wenigstens für ihre Stromgebiete einheitliche Vorschriften erlassen würden, aber auch von dieser Seite ist bei der kaum verständlichen mangelhaften staatlichen Fürsorge für die Binnenschiffahrt bis heute nichts veranlaßt.

Bei dem mangelhaften Verständnis der alten Regierung gegenüber den Nöten der Binnenschiffahrt erwarten die Schiffer jetzt von der neuen Regierung, daß man ihre berechtigten Forderungen endlich verwirklichen wird. Hierzu bietet die neue deutsche Reichsverfassung durchaus die Möglichkeit. Im Artikel 7 der Verfassung heißt es unter Ziffer 19: „Das Reich hat die Gesetzgebung über die Eisenbahnen, die Binnenschiffahrt, den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zu Lande, zu Wasser und in der Luft, sowie den Bau von Landstraßen, soweit es sich um den allgemeinen Verkehr und die Landesverteidigung handelt." Demnach hat also zweifellos das Reich das Recht, dem allgemeinen Verkehr in der Binnenschiffahrt dienende Gesetze zu erlassen. Die Einführung einheitlicher Schiffahrtspolizei- und Signalvorschriften auf sämtlichen deutschen Binnenwasserstraßen kann somit reichsseitig jederzeit erfolgen.

Macht das Reich von diesem Gesetzgebungsrecht keinen Gebrauch, so behalten nach Artikel 12 der Verfassung die Länder das Recht der Gesetzgebung. Dieses Recht der Länder hört auf, sobald die Wasserstraßen auf das Reich übergehen. Artikel 97 der Verfassung bestimmt darüber in Absatz 1: „Aufgabe des Reichs ist es, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen" und im Absatz 5 desselben Artikels: „Mit dem Uebergang der Wasserstraßen erhält das Reich die Enteignungsbefugnis, die Tarifhoheit sowie die Strom- und Schiffahrtspolizei." Gemäß Artikel 171 der Verfassung sollen die Staatseisenbahnen, Wasserstraßen und Seezeichen spätestens am 1. April 1921 auf das Reich übergehen. Mit dem Uebergang der Wasserstraßen auf das Reich, spätestens am 1. April 1921, hat somit das Reich ausschließlich nicht allein die Gesetzgebung, sondern auch die Ausführung und Ueberwachung der Strom- und Schiffahrtspolizei.

So glücklich und aussichtsreich die Bestimmungen der Verfassung hiernach für die Binnenschiffahrt auch sein mögen, so darf doch nicht außer acht gelassen werden, daß der von Deutschland unterzeichnete Friedensvertrag leider in der Zukunft der Binnenschiffahrt ein sehr gewichtiges Wort mitzusprechen haben wird. Auf Grund der Bestimmungen des Friedensvertrages werden, nachdem die Weichsel den Polen zugesprochen ist, die übrigen wichtigeren deutschen Stromgebiete international. Artikel 331 des Friedensvertrages bestimmt: „Es werden für international erklärt: die Elbe von der Mündung der Moldau und die Moldau von Prag ab; die Oder von der Mündung der Oppa ab; die Memel von Grodno ab; die Donau von Ulm ab; und jeder schiffbare Teil dieser Flußgebiete, der mehr als einem Staat den natürlichen Zugang zum Meere mit oder ohne Umladung von einem Schiff in ein anderes vermittelt, sowie die Seitenkanäle und Fahrtrinnen, die zur Verdoppelung oder zur Verbesserung der von Natur aus schiffbaren Abschnitte der genannten Flußgebiete oder zur Verbindung zweier von Natur aus schiffbarer Abschnitte des gleichen Wasserlaufs gebaut werden."

Die vorläufige Ordnung auf den als international erklärten Wasserstraßen wird in den Artikeln 332 bis 337 festgesetzt. Sie bestimmt über Gleichheit der Rechte, Abgaben, Durchgangsverkehr, Unterhaltungs- und Verbesserungsarbeiten zur Beseitigung von Schiffahrtshindernissen und -gefahren und zur Erhaltung guter Schiffahrtsverhältnisse usw., sie enthält aber keinerlei Bestimmungen über die Schiffahrtspolizei. Ueber diese ordnet Artikel 345 an, daß „die internationalen Abmachungen und die Vorschriften, nach denen zurzeit die Schiffahrt auf der Elbe, Oder, Memel sich regelt, bis zur Ratifikation der Neufassungsentwürfe vorläufig in Kraft bleiben. In allen Fällen, wo diese Abmachungen und Vorschriften zu den Bestimmungen der Artikel 332 bis 337 oder des zu schließenden allgemeinen Uebereinkommens in Widerspruch stehen, gehen diese letzteren indessen vor." Demnach bleiben also die jetzt gültigen Schiffahrtspolizeivorschriften auf Elbe, Oder und Memel vorläufig in Kraft.

An Stelle der vorläufig festgesetzten Ordnung soll nach Artikel 338 „als Ersatz eine andere treten, die in einem von den alliierten und assoziierten Mächten unterworfenen und vom Völkerbund genehmigten allgemeinen Uebereinkommen über die schiffbaren Wasserstraßen, deren internationalen Charakter das Uebereinkommen anerkennt, niedergelegt wird. Dieses Uebereinkommen findet namentlich auf die Gesamtheit oder einen Teil der obenerwähnten Flußgebiete der Elbe, Oder, Memel und der Donau sowie auf die anderen Teile der gedachten Flußgebiete Anwendung, die sich mit ihnen unter einen gemeinsamen Gesichtspunkt bringen lassen." Durch Absatz 2 des Artikels 338 wird Deutschland, entsprechend den Vorschriften des Artikels 379, verpflichtet, „dem gedachten allgemeinen Uebereinkommen sowie allen Vorschlägen auf Abänderung der geltenden, gemäß dem nachfolgenden Artikel 343 festgesetzten internationalen Abmachungen und Bestimmungen beizutreten." Einen Einfluß auf die Gestaltung des in Aussicht genommenen allgemeinen Uebereinkommens, das nach Artikel 379 „zwischen den alliierten und assoziierten Mächten mit Zustimmung des Völkerbundes binnen fünf Jahren nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages beschlossen wird", hat Deutschland somit nicht.

Durch Sondervorschriften werden nach den Artikeln 340 bis 342 die Elbe und die Oder ohne weiteres, die Memel erst auf Antrag eines Uferstaates bei dem Völkerbund, der Verwaltung eines internationalen Ausschusses unterstellt, in denen die deutschen Vertreter selbstverständlich in der Minderheit sind. Diese vorgesehenen internationalen Ausschüsse treten nach Artikel 343 für die Elbe und Oder drei Monate nach Inkrafttreten des Friedensvertrages zusammen, für die Memel dagegen erst drei Monate nach Stellung des Antrages durch einen Uferstaat. „Jeder dieser Ausschüsse schreitet unverzüglich zur Ausarbeitung eines Entwurfs zur Neufassung der geltenden internationalen Abmachungen und Bestimmungen. Dieser Entwurf wird entsprechend dem in Artikel 338 erwähnten allgemeinen Uebereinkommen aufgestellt, wenn dies Uebereinkommen bereits geschlossen ist; andernfalls wird er entsprechend den oben in den Artikeln 332 bis 337 niedergelegten Grundsätzen aufgestellt." Diese Entwürfe sollen nach Artikel 344 b unter anderem auch die „Schiffahrtsordnung" festsetzen.

Zusammenfassend ergibt sich hieraus, daß vorläufig bis zum Zusammentritt der internationalen Ausschüsse die bestehenden Schiffahrts-Polizeiverordnungen für Elbe, Oder und Memel in Kraft bleiben müssen. Eine Möglichkeit, neuzeitliche, verkehrsfreundliche und einheitliche Schiffahrts-Polizeivorschriften und Signale auf Elbe, Oder und Memel zur Einführung zu bringen, bietet sich daher erst in den internationalen Ausschüssen. Voraussetzung hierfür ist, daß das „allgemeine Uebereinkommen", an das Deutschland schon im voraus ohne irgendwelchen Einfluß auf seine spätere Gestaltung gebunden ist, bis dahin noch nicht zum Abschluß gekommen ist. Selbst wenn das nicht der Fall sein sollte, kommt erschwerend hinzu, daß einmal die deut-

schen Vertreter in den Ausschüssen in der Minderheit sind, und daß zum anderen für jeden der drei Ströme ein besonderer Ausschuß besteht.

Wesentlich ungünstiger wie bei Elbe, Oder und Memel sind die Bestimmungen für die Donau. Die Donau wird von Ulm ab ebenfalls einem internationalen Ausschuß unterstellt, der sobald wie möglich nach Inkrafttreten des Friedensvertrages zusammentritt. Der Ausschuß, in dem den deutschen Uferstaaten zwei Vertreter zugestanden sind, übernimmt bis zur Festsetzung einer endgültigen Donauordnung vorläufig die Verwaltung des Flusses in Gemäßheit der Bestimmungen der Artikel 332 bis 337. Es werden also auch auf der Donau die zurzeit gültigen Polizeiverordnungen vorläufig bestehen bleiben müssen. Binnen eines Jahres nach Inkrafttreten des Friedensvertrages wird durch eine Tagung der von den alliierten und assoziierten Mächten bestimmten Mächte, bei der Vertreter Deutschlands zugegen sein dürfen, eine neue Donauordnung festgesetzt, zu deren Anerkennung Deutschland sich nach Artikel 349 verpflichtet hat. Ein Mitbestimmungsrecht bei der Beratung der endgültigen Donauordnung wird Deutschland also offensichtlich nicht zugestanden. Auch die Europäische Donau-Kommission, die für den Unterlauf der Donau zuständig ist, wird vorläufig lediglich von Vertretern Großbritanniens, Frankreichs, Italiens und Rumäniens gebildet. Deutschland und Oesterreich sind darin zunächst nicht vertreten. Ob ihnen späterhin eine Vertretung zugestanden werden wird, bleibt abzuwarten.

Auf dem Rhein regelt sich die Schiffahrt vom Inkrafttreten des Friedensvertrages an weiterhin nach dem Mannheimer Abkommen vom 17. Oktober 1868 nebst Schlußprotokoll mit der Maßgabe, daß bei etwaigen Widersprüchen zwischen einzelnen Vorschriften des genannten Abkommens und den Vorschriften des vom Völkerbund zu genehmigenden „allgemeinen Uebereinkommens", das auch auf den Rhein Anwendung findet, die Vorschriften des allgemeinen Uebereinkommens vorgehen. Es bleiben demnach auch hier die jetzt gültigen Polizeiverordnungen zunächst in Kraft. Zum Zwecke des Entwurfs einer Neufassung des Mannheimer Abkommens tritt längstens binnen sechs Monaten nach Inkrafttreten des Friedensvertrages eine Zentralkommission zusammen, zu der Großbritannien, Belgien, Niederland, Schweiz und Italien je zwei, Deutschland und Frankreich je vier Mitglieder stellen. Den Vorsitzenden ernennt Frankreich. Dieser Entwurf wird nach Maßgabe der Vorschriften des allgemeinen Uebereinkommens aufgestellt, wenn dieses zu dem gedachten Zeitpunkt bereits abgeschlossen ist und den in der Zentralkommission vertretenen Mächten vorliegt. Deutschland ist zur Zustimmung zu dem Entwurf verpflichtet, bei dessen Festsetzung es im Gegensatz zu der Donau allerdings durch zwei Vertreter mitbeteiligt ist. Hinsichtlich der Einführung einheitlicher schiffahrtspolizeilicher Vorschriften und Signale trifft hiernach das für die Elbe, Oder und Memel Gesagte im allgemeinen auch auf den Rhein zu.

Die Bestimmungen des Friedensvertrages bieten somit für die Einführung einheitlicher schiffahrtspolizeilicher Vorschriften und Signale auf den internationalen Strömen mit Ausnahme der Donau immerhin die Aussicht, wenn auch gewisse Schwierigkeiten nicht in Abrede gestellt werden dürfen. Auf den übrigen deutschen Binnenwasserstraßen, die nicht als international erklärt worden sind, steht der jederzeitigen reichsseitigen Einführung einheitlicher Vorschriften, wie eingangs nachgewiesen worden ist, nichts im Wege. Auf diesen Binnenwasserstraßen genießen übrigens nach Artikel 327 die Staatsangehörigen der alliierten und assoziierten Mächte ebenso wie ihr Eigentum, ihre Schiffe und Boote in jeder Hinsicht dieselben Rechte wie die deutschen Reichsangehörigen, Güter, Schiffe und Boote. Ferner wird in Absatz 4 desselben Artikels bestimmt: „Der Personen- und Schiffsverkehr unterliegt keinen anderen Beschränkungen als denen, welche sich aus den Zoll-, Polizei-, Sanitäts-, Ein- und Auswanderungsvorschriften sowie aus Ein- und Ausfuhrverboten ergeben. Solche Bestimmungen müssen billig und einheitlich sein und dürfen den Handel nicht unnötig behindern." Die gleiche Bestimmung wird für den Kieler Kanal in Artikel 381, Absatz 2 vorgeschrieben. Hier heißt es: „Diese Vorschriften müssen angemessen und einheitlich sein und dürfen den Verkehr nicht unnötig erschweren." Dem Wortlaut dieser Bestimmungen nach kann es keinem Zweifel unterliegen, daß Deutschland auf Grund des Friedensvertrages verpflichtet ist, auf den nicht internationalen deutschen Binnenwasserstraßen „einheitliche den Handel und Verkehr nicht unnötig behindernde oder erschwerende Polizeivorschriften" einzuführen. Hat nun die Entente ein Interesse daran, auf den nicht internationalen Wasserstraßen einheitliche Polizeivorschriften vorzuschreiben, so wird sie sich auch der Tatsache nicht verschließen können, daß gleiche Vorschriften auf den internationalen Wasserstraßen mit ungleich größerem Verkehr im Interesse der Schiffahrt mindestens ebenso notwendig sind. Mit Rücksicht darauf wird es unsern Vertretern in den internationalen Ausschüssen bei einigermaßen Geschick wohl gelingen, für diese internationalen Stromgebiete ebenfalls einheitliche Vorschriften zur Einführung zu bringen.

Aufgabe der in Betracht kommenden Dienststellen wird es nunmehr sein, in Anlehnung an die Seestraßenordnung und gegebenenfalls auch an die Bestimmungen der Eisenbahn Entwürfe zu einer einheitlichen Wasserstraßen- und Signalordnung für die gesamten deutschen Binnenwasserstraßen baldmöglichst aufzustellen und in den Interessentenkreisen zur Beratung zu stellen. Die Vorschriften müssen möglichst kurz, allgemeinverständlich und übersichtlich sein und im Interesse einer gesunden Weiterentwickelung der Binnenschiffahrt den heutigen Verkehrsverhältnissen im weitesten Maße Rechnung tragen. Daß die Ausarbeitung und Beratung unter Mitwirkung von praktischen und erfahrenen Schiffern und unter Leitung der Verkehrstechniker erfolgen muß, wird nach den trüben Erfahrungen, die man mit den jetzigen Vorschriften, bei denen lediglich der Wasserbautechniker ausschlaggebend war, gemacht hat, als selbstverständlich angesehen. Nur derartige, in gemeinsamer Arbeit aller Beteiligten entworfene Vorschriften werden die Binnenschiffahrt von den jetzigen Fesseln befreien und sie für die Dauer leistungsfähig erhalten.

Der vorläufige Reichswirtschaftsrat

Wir sind in der Lage, nachstehend den Referentenentwurf der Verordnung über die Einsetzung eines vorläufigen Reichswirtschaftsrates zu veröffentlichen. Der Entwurf ist in engeren Kreisen bereits bekannt und hat den Interessenvertretungen Veranlassung zu Abänderungsanträgen gegeben. Solche Anträge sind z. B. von dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, der Landwirtschaft und von Industrie und Handel beim Reichswirtschaftsministerium eingebracht worden, denen hoffentlich Folge gegeben wird.

Auf Grund des Gesetzes über eine vereinfachte Form der Gesetzgebung für die Zwecke der Uebergangswirtschaft vom 17. April 1919 (Reichsgesetzblatt S. 394) wird vom Reichsministerium mit Zustimmung des Reichsrats und des von der verfassungebenden deutschen Nationalversammlung gewählten Ausschusses folgendes verordnet:

Artikel 1.

Die Reichsregierung setzt innerhalb eines Monats nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen vorbereitenden Reichswirtschaftsrat ein.

Der vorbereitende Reichswirtschaftsrat hat seinen Sitz in Berlin.

Artikel 2.

Der vorbereitende Reichswirtschaftsrat besteht aus 148 Mitgliedern.

Als solche sind einzuberufen:

1. a) 17 Arbeitnehmer- und 17 Arbeitgebervertreter, die von der Zentralarbeitsgemeinschaft der industriellen Arbeitgeber und Arbeitnehmer aus deren Fachgruppen benannt werden. Aus den Fachgruppen der eisen- und metallerzeugenden und verarbeitenden Industrien, des Verkehrsgewerbes und der Textilindustrie sind je zwei Arbeitgeber- und zwei Arbeitnehmervertreter, aus der den Kohlen- und Kalibergbau umfassenden Fachgruppe ist kein Vertreter zu benennen. Von den Arbeitnehmervertretern müssen mindestens zwei Vertreter der technischen Angestellten sein.

   b) Zwei Arbeitnehmer- und zwei Arbeitgebervertreter, zu benennen vom Reichskohlenrat, ein Arbeitnehmer- und ein Arbeitgebervertreter, zu benennen vom Reichskalirat.

   c) Zwei von dem Deutschen Handwerks- und Gewerbekammertag zu benennende Vertreter des Handwerks sowie ein vom Industrie- und Handelstag und drei vom Zentralrat der Deutschen Arbeiterräte zu benennende Vertreter.

   d) Drei Arbeitnehmer- und drei Arbeitgebervertreter der öffentlichen Betriebe, von denen ein Arbeitnehmervertreter vom Deutschen Eisenbahnverband, ein weiterer gemeinschaftlich vom allgemeinen Eisenbahnverband, der Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner und dem Bund Deutscher Eisenbahnhandwerker und drei vom Verband der Gemeinde- und Staatsarbeiter und dem Zentralverband der Gemeindearbeiter und Straßenbahner Deutschlands gemeinschaftlich zu benennen sind. Von den Arbeitgebervertretern werden zwei vom Reichsrat, und zwar der eine aus den höheren Beamten der Preußisch-Hessischen Eisenbahnverwaltung, der andere aus den höheren Beamten einer der anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen benannt. Den dritten Arbeitgebervertreter benennt der Deutsche Städtetag.

2. Zwölf Arbeitnehmer- und zwölf Arbeitgebervertreter der Landwirtschaft, von denen unter den Arbeitnehmervertretern sieben vom Deutschen Landarbeiterverband, vom Zentralverband der Land-, Forst- und Weinbergsarbeiter, einer vom Allgemeinen Stallschweizerverband, einer vom Reichsverband Deutscher Güterbeamten und die zwölf Arbeitgebervertreter vom Reichsausschuß der deutschen Landwirtschaft zu benennen sind.

3. Elf Arbeitnehmer- und elf Arbeitgebervertreter des Handels, der Banken und des Versicherungsgewerbes, von denen vier Arbeitnehmervertreter von der Arbeitsgemeinschaft freier Angestelltenverbände, zwei Arbeitnehmervertreter vom Gewerkschaftsbund Kaufmännischer Angestelltenverbände, drei Arbeitnehmervertreter vom Gewerkschaftsbund der Angestellten und zwei von der Arbeitsgemeinschaft für das Verkehrsgewerbe

zu benennende Vertreter der Handelshilfsarbeiter, drei Arbeitgebervertreter vom Zentralverband des Deutschen Großhandels, zwei Arbeitgebervertreter von der Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels, ein Arbeitgebervertreter vom Außenhandelsausschuß, ein Arbeitgebervertreter gemeinschaftlich vom Deutschen Reichsverband landwirtschaftlicher Genossenschaften E. V. und dem Generalverband der Deutschen Raiffeisengenossenschaften E. V., ein Arbeitgebervertreter von der Großeinkaufsgesellschaft deutscher Konsumvereine in Hamburg, zwei Arbeitgebervertreter vom Zentralverband des Deutschen Bank- und Bankiergewerbes und ein Arbeitgebervertreter vom Reichsverband der Privatversicherungen zu benennen sind.

4. Sechzehn Vertreter der Verbraucherschaft, von denen drei vom Deutschen Städtetag, einer vom Reichsverband deutscher Städte, einer vom Verband der größeren deutschen Landgemeinden, einer der nicht preußischen Landgemeinden vom Reichsrat, vier vom Zentralverband deutscher Konsumvereine in Köln-Mülheim, einer vom Allgemeinen Deutschen Genossenschaftsverband in Charlottenburg sowie vier vom Reichsausschuß für Konsumenteninteressen Berlin-Lichterfelde, zu benennen sind. Unter den vom Deutschen Städtetag Benannten muß sich ein Vertreter des Hausbesitzes, unter den vom Reichsausschuß für Konsumenteninteressen Benannten muß sich ein Vertreter der Mieter, eine Vertreterin der Hausfrauen und eine Vertreterin der Hausangestellten befinden.
5. Zwölf Vertreter der Beamtenschaft und freien Berufe, von denen fünf vom Deutschen Beamtenbund, drei vom Reichsbund Deutscher Technik und je einer vom Reichsverband der Deutschen Presse, vom Deutschen Anwaltsverein und vom Aerztekammerausschuß und vom Bund der freien Künste zu benennen sind.
6. Zehn vom Reichsrat gewählte Vertreter der Länder.
7. Zwölf von der Reichsregierung nach freiem Ermessen ernannte Personen, die durch besondere geistige Leistungen die Wirtschaft des deutschen Volkes in hervorragendem Maße gefördert haben oder zu fördern geeignet sind.

Artikel 3.

Als Mitglied des vorbereitenden Reichswirtschaftsrats kann einberufen werden, wer die Wählbarkeit zur Nationalversammlung besitzt. Die Zugehörigkeit zur Nationalversammlung oder dem Reichstag schließt die Mitgliedschaft im vorbereitenden Reichswirtschaftsrat nicht aus.

Die zu benennenden Personen sind der Reichsregierung innerhalb zweier Wochen nach Inkrafttreten dieser Verordnung namhaft zu machen. Erfolgt die Benennung innerhalb der angegebenen Frist nicht, so ist die Reichsregierung berechtigt, die offengebliebenen Stellen nach eigenem Ermessen aus dem Kreise der Beteiligten zu besetzen.

Die Mitgliedschaft im vorbereitenden Reichswirtschaftsrat wird durch Annahme der Einberufung erworben. Nimmt der Einberufene die Einberufung nicht binnen einer Woche nach ihrer Zustellung an, oder nimmt er sie nur unter Vorbehalt oder Verwahrung an, so gilt die Einberufung als abgelehnt. Es kann alsdann innerhalb zweier Wochen nach der Benachrichtigung der zur Benennung befugten Körperschaft von der erfolgten Ablehnung eine neue Benennung erfolgen.

Die Mitgliedschaft endet mit der Auflösung des vorbereitenden Reichswirtschaftsrats, mit dem Tode des Mitgliedes, mit der Niederlegung seiner Mitgliedschaft, mit dem Fortfallen derjenigen Eigenschaften, welche Voraussetzung für die Wählbarkeit zum vorbereitenden Reichswirtschaftsrat sind, sowie bei den auf Grund von Benennungen einberufenen Personen mit der Auflösung der zur Benennung berechtigten Körperschaften.

Bei den auf Grund von Benennungen einberufenen Personen (Artikel 2, Nr. 1 bis 5) kann die Einberufung auf Antrag der benennenden Körperschaft von der Reichsregierung widerrufen werden. Beim Ausscheiden eines Mitgliedes wird das an seine Stelle tretende Mitglied in der gleichen Weise wie das ursprüngliche Mitglied einberufen. Die Zweiwochenfrist rechnet von der Zustellung der Aufforderung zur Benennung ab.

Besteht die zur Benennung beauftragte Körperschaft nicht mehr, so bestimmt die Reichsregierung die für die Benennung an ihre Stelle tretende Körperschaft.

Artikel 4.

Die Mitglieder des vorbereitenden Reichswirtschaftsrats sind Vertreter der wirtschaftlichen Interessen des ganzen Volkes. Sie sind mit Ausnahme der vom Reichsrat gewählten an Aufträge nicht gebunden.

Sie dürfen wegen ihrer Abstimmung oder wegen der in ihrer Ausübung ihrer Mitgliedschaft getanen Aeußerungen weder gerichtlich noch dienstlich verfolgt oder sonst außerhalb der Versammlung zur Verantwortung gezogen werden. Sie sind berechtigt, über Personen, die in ihrer Eigenschaft als Mitglied des vorbereitenden Reichswirtschaftsrats Tatsachen anvertrauen oder denen sie in dieser Eigenschaft solche anvertraut haben sowie über diese Tatsachen selbst das Zeugnis verweigern. Auch in Beziehung auf Beschlagnahme von Schriftstücken stehen sie den Personen gleich, die ein gesetzliches Zeugnisverweigerungsrecht haben.

Angehörige der Wehrmacht und Beamte bedürfen zur Teilnahme an den Verhandlungen des vorbereitenden Reichswirtschaftsrats keines Urlaubs.

Die Mitglieder des vorbereitenden Reichswirtschaftsrats erhalten Entschädigung nach Maßgabe besonders zu erlassender Bestimmungen.

Artikel 5.

Die Mitglieder des vorbereitenden Reichswirtschaftsrats sind verpflichtet, über die infolge ihrer Mitgliedschaft zur Kenntnis gelangten Tatsachen, Maßnahmen und Pläne Verschwiegenheit zu beobachten und sich der Mitteilung und Verwertung ihrer Kenntnis zu enthalten.

Artikel 6.

Der vorbereitende Reichswirtschaftsrat wählt einen Vorstand, umfassend den Vorsitzenden, dessen Stellvertreter und die Schriftführer. Im Vorstand müssen Arbeitgeber, Arbeitnehmer und die Angehörigen der Gruppen 4 bis 7 des Artikels 2 dieses Gesetzes zu je einem Drittel vertreten sein. Der vorbereitende Reichswirtschaftsrat gibt sich seine Geschäftsordnung, er beschließt über seine Vertagung und den Zeitpunkt seines Wiederzusammentritts. Der Vorsitzende muß den vorbereitenden Reichswirtschaftsrat vor dem für seinen Wiederzusammentritt in Aussicht genommenen Zeitpunkt berufen, wenn es die Reichsregierung oder die Hälfte des vorbereitenden Reichswirtschaftsrats verlangt. Der vorbereitende Reichswirtschaftsrat kann beschließen, daß seine Ausschüsse auch während der Vertagung in Tätigkeit bleiben.

Jedem Ausschuß muß mindestens ein Vertreter jeder der Gruppen 4 bis 7 des Artikels 2 angehören. Die Gesamtbeteiligung der genannten Gruppen darf nicht weniger als den dritten Teil der Mitglieder des Ausschusses betragen.

Artikel 7.

Der vorbereitende Wirtschaftsrat und seine Ausschüsse sind befugt, zu ihren Verhandlungen Personen, die nicht Mitglieder des vorbereitenden Reichswirtschaftsrats sind, wegen ihrer besonderen Kenntnis der zu behandelnden Fragen als Sachverständige zuzuziehen.

Artikel 8.

Die Sitzungen des vorbereitenden Reichswirtschaftsrats sind öffentlich. Auf Antrag von 20 Mitgliedern kann mit Zweidrittelmehrheit die Oeffentlichkeit ausgeschlossen werden.

Die Ausschußsitzungen sind nicht öffentlich, wenn nicht der Ausschuß mit Zweidrittelmehrheit die Oeffentlichkeit beschließt.

Mitglieder der Nationalversammlung (des Reichstags) dürfen auch bei nicht öffentlichen Sitzungen zugegen sein.

Wahrheitsgetreue Berichte über die Verhandlungen in den öffentlichen Sitzungen des Reichswirtschaftsrats und seiner Ausschüsse bleiben von jeder Verantwortlichkeit frei.

Artikel 9.

Die Vertreter der Reichsregierung haben zu allen Sitzungen des vorbereitenden Reichswirtschaftsrats und seiner Ausschüsse jederzeit Zutritt. Sie müssen jederzeit gehört werden.

Der vorbereitende Reichswirtschaftsrat und seine Ausschüsse können die Anwesenheit von Vertretern der Reichsregierung verlangen.

Soweit die Länder nicht im vorbereitenden Reichswirtschaftsrat oder in den Ausschüssen durch Mitglieder des Reichsrats vertreten sind, können auch sie Bevollmächtigte entsenden, die den Standpunkt ihrer Regierung zu dem Gegenstand der Verhandlung darlegen.

Artikel 10.

Der vorbereitende Reichswirtschaftsrat wirkt beim Aufbau der in der Reichsverfassung vorgesehenen Arbeiter- und Wirtschaftsräte sowie der Unternehmervertretungen mit. Sozialpolitische und wirtschaftspolitische Gesetzentwürfe von grundlegender Bedeutung sollen ihm von der Reichsregierung vor ihrer Einbringung zur Begutachtung vorgelegt werden. Er hat das Recht, selbst solche Gesetzesvorlagen zu beantragen.

Der vorbereitende Reichswirtschaftsrat kann zur Behandlung wirtschaftspolitischer und sozialpolitischer Fragen je einen ständigen Ausschuß bestellen, der von dem zuständigen Ministerium zu hören ist, bevor grundlegende Verordnungen auf Grund der Verordnungen vom 7. und 27. November 1918 (Reichsgesetzblatt S. 1292, 1339) und des Gesetzes über eine vereinfachte Form der Gesetzgebung für die Zwecke der Uebergangswirtschaft vom 17. April 1919 (Reichsgesetzblatt S. 394) erlassen oder die für die Kriegs- und Uebergangswirtschaft von dem Bundesrat, den Volksbeauftragten oder den Reichszentralbehörden einschließlich des Preußischen Kriegsministeriums gegebenen Vorschriften aufgehoben oder in wesentlichen Punkten geändert werden. Nimmt der Ausschuß in einer Frage eine von dem Standpunkt der Reichsregierung abweichende Stellung ein, so hat diese das Recht, eine Beschlußfassung der Vollversammlung des vorbereitenden Reichswirtschaftsrats über die Frage zu verlangen.

Die Mitgliederzahl jedes dieser Ausschüsse darf nicht mehr als 24 betragen. Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter der Gruppen 1 bis 3 des Artikels 2 müssen in ihnen gleich stark vertreten sein.

Artikel 11.

Der vorbereitende Reichswirtschaftsrat und seine Ausschüsse können zur Aufklärung wirtschaftlicher und sozialpolitischer Fragen verlangen, daß die Reichsregierung oder eine von ihr damit betraute Stelle von ihrem Recht, Auskünfte über wirtschaft-

liche Verhältnisse einzuziehen, Gebrauch macht und soweit nicht das Gesetz dem entgegensteht, ihnen die Ergebnisse ihrer Ermittlungen vorlegt.

Artikel 12.

Der wirtschaftliche Ausschuß (Art. 10, Abs. 2) hat das Recht, eine erschöpfende Prüfung der gesamten Geschäftsführung der Kriegsgesellschaften und sonstigen wirtschaftlichen Kriegsorganisationen, und zwar sowohl der bereits aufgelösten als der bestehenden vorzunehmen. Zu diesem Zweck wird ihm das der Reichsregierung zustehende Recht, Auskünfte über wirtschaftliche Verhältnisse zu verlangen, zur eigenen Handhabung übertragen.

Artikel 13.

Sobald die zur Wahl des endgültigen Reichswirtschaftsrats erforderlichen Körperschaften ins Leben getreten sind, ordnet die Reichsregierung die Wahl und den Zeitpunkt des Zusammentritts des endgültigen Reichswirtschaftsrats an. Nach dem Zusammentritt des letzteren verfügt die Reichsregierung die Auflösung des vorbereitenden Reichswirtschaftsrats.

Artikel 14.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage der Verkündigung in Kraft.

Dr. R.

Verband der im Ausland geschädigten ostdeutschen Binnenschiffer zu Berlin

Bei der Beratung des Gesetzes, betreffend einen Anleihekredit für das Rechnungsjahr 1919, vom 29. August 1919 (RGBl. S. 1491), hat der Haushaltsausschuß der Nationalversammlung sich auf Vorschlag des Reichsministers der Finanzen damit einverstanden erklärt, daß ein namhafter Teil des bewilligten Betrages von 9 Milliarden Mark für die Auslandsdeutschen verwendet wird.

In diesem Zusammenhang und aus den bereitgestellten Mitteln sollen auch die durch die Kriegsereignisse im Ausland geschädigten Binnenschiffer, Arbeitgeber und Arbeitnehmer, entschädigt werden, und zwar insoweit sie durch unmittelbare Kriegsereignisse Schaden erlitten haben. Hierunter fallen insbesondere Schäden, die entstanden sind durch kriegerische Unternehmungen deutscher, verbündeter und feindlicher Streitkräfte, durch Brand und sonstige Zerstörungen, durch Raub, Plünderung, Diebstahl oder erzwungene Verschleuderung, durch die Flucht, Abschiebung, Verschleppung oder wegen Zerstörung der Habe. Zunächst sollen bis zur endgültigen Feststellung der Schäden, um möglichst rasch zu helfen, Vorschüsse, Beihilfen und Unterstützungen gewährt werden. Die Vorschüsse sollen auch auf solche Fälle ausgedehnt werden, die unter Artikel 297 b des Friedensvertrages fallen, wonach die bisher feindlichen Mächte sich das Recht vorbehalten haben, deutsches Eigentum in ihrem Gebiete nach Abschluß des Friedens zu liquidieren. Nicht hierunter fallen die Schäden, die durch die Festhaltung von Fahrzeugen im Auslande, wie z. B. in Polen und Belgien, infolge des Waffenstillstandsvertrages entstanden sind, ebenso nicht die Entschädigungen, die für die künftige Abgabe auf Grund des Friedensvertrages notwendig werden. Die Entschädigung in letzteren Fällen bedarf noch einer besonderen Regelung und wird hierdurch nicht berührt. Keine Vorschüsse, Beihilfen und Unterstützungen erhalten ferner solche Binnenschiffer, die im Auslande geblieben sind und auf eine Rückkehr nach Deutschland und auf das deutsche Staatsbürgerrecht verzichtet haben.

Die Durchführung des Verfahrens für die Gewährung von Vorschüssen, Beihilfen und Unterstützungen für Schäden im Auslande aus Anlaß des Krieges ist, was als eine Neuerung besonders hervorgehoben werden muß, nicht einer Behörde übertragen, sondern in die Hände der Beteiligten selbst gelegt. Die Binnenschiffahrt hatte unter Mitwirkung der maßgebenden Vereinigungen von Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu diesem Zweck Selbsthilfeorganisationen zu schaffen. Entsprechend der natürlichen Trennung des deutschen Wasserstraßennetzes in eine west- und ostdeutsche sind zwei solche Organisationen errichtet worden, eine für den Westen (alle Wasserstraßen westlich der Elbe), durch die Arbeitsgemeinschaft für die westdeutsche Binnenschiffahrt in Duisburg und eine für den Osten (alle Wasserstraßen östlich der Weser), durch den Arbeitsausschuß aller Kleinschiffahrtsvereinigungen, und zwar im letzteren Fall der Verband der im Ausland geschädigten ostdeutschen Binnenschiffer, mit dem Sitz in Berlin, Geschäftsstelle: Berlin C 2, Stralauer Straße 3/6. Der Vorstand des Verbandes besteht aus sieben Mitgliedern, je zwei aus den Kreisen der Kleinschiffahrt (Kahn- und Dampferbesitzer), der Großreedereien und der Arbeitnehmer sowie dem Geschäftsführer, zu dem Herr Dr. jur. Karl Seitler, Syndikus des Schifferbetriebsverbandes der Märkischen Wasserstraßen, bestellt worden ist. Der Zweck des Verbandes ist einmal die Wahrnehmung der Interessen der im Ausland geschädigten ostdeutschen Binnenschiffer, sodann vor allem die Durchführung des Entschädigungsverfahrens, die Vorprüfung der angemeldeten Schäden und die Abwicklung der darauf zu vergütenden Zahlungen.

Ueber die Anträge auf Entschädigung bzw. Gewährung von Vorschüssen, Beihilfen und Unterstützungen entscheidet nicht der Verband, sondern die sogenannten Spruchkommissionen, die jeweils aus drei Mitgliedern bestehen, nämlich aus einem Beauftragten der Reichsentschädigungskommission als Leiter, und zwei Beigeordneten, die je nach Lage des Falles aus den Kreisen der Kleinschiffahrt, der Reeder oder Arbeitnehmer gewählt werden. Die Beisitzer werden vom Präsidenten der Reichsentschädigungskommission auf Grund von Vorschlagslisten bestimmt, die ihm von den Interessenvertretungen der Geschädigten eingereicht werden. Die Verbindung zwischen dem Präsidenten der Reichsentschädigungskommission und der Spruchkommission stellt der Verband bzw. dessen Geschäftsführung dar. Der Verband ist berechtigt, die erforderlichen Aufforderungen und Bekanntmachungen zu erlassen.

Mitglied des Verbandes kann jeder Binnenschiffer oder jede rechtsfähige Vereinigung derselben werden, die im Ausland geschädigt oder an der Regelung der Entschädigungsfrage interessiert sind. Die Aufnahme erfolgt auf schriftlichen Antrag durch den Vorstand. Beiträge werden von den Mitgliedern des Verbandes nicht erhoben. Es ergeht jetzt schon an alle an der Sache Interessierten die Aufforderung, dem Verband als Mitglied beizutreten.

Die Kosten der allgemeinen Geschäftsführung, der Vorprüfung und der Auszahlung sollen durch den Abzug eines Hundertstelsatzes von den auszuzahlenden Vorschüssen, Beihilfen und Unterstützungen aufgebracht werden. Gegen letztere Art der Aufbringung der Kosten ist schon in der Gründungsversammlung Widerspruch erhoben worden. Es ist auch bereits an das Reichswirtschaftsministerium eine Eingabe gerichtet, in der um Uebernahme der Gesamtkosten, nicht nur die der Spruchkommission, durch das Reich bzw. auf die zur Verfügung gestellten Reichsmittel gebeten worden ist. Auf keinen Fall darf eine Belastung der Verbandsmitglieder bzw. des Verbandes mit den Kosten erfolgen.

Wie bereits aus dem bisher Ausgeführten hervorgeht, ist die Hauptaufgabe des Verbandes: eine geschäftsführende Tätigkeit auszuüben, durch die irgendwelche Interessen der Beteiligten nicht so sehr berührt werden. Weit wichtiger als die Zusammensetzung des Verbandes, der ja nur die Stelle und Rechtsperson für die Durchführung des Verfahrens abgeben soll, ist die Zusammensetzung der Spruchkommission, die über die Entschädigung selbst zu entscheiden hat. Es wird daher Sache der Beteiligten bzw. deren Interessenvertretung sein, die Vorschlagslisten für die Beisitzer in den Spruchkommissionen so aufzustellen, daß ihre Interessen gewahrt bleiben.

Der Beginn der offiziellen Tätigkeit des Verbandes wird durch eine besondere Bekanntmachung bekannt gegeben. In gleicher Weise werden die Geschädigten, die in diesem Verfahren Berücksichtigung finden können, zur Einreichung ihrer Anträge bei der Geschäftsstelle, auch wenn sie bereits anderweitig ihre Ansprüche geltend gemacht haben, aufgefordert. Es steht aber nichts im Wege, daß die geschädigten Binnenschiffer, Arbeitgeber und Arbeitnehmer, der ostdeutschen Wasserstrassen ihre Anträge auf Gewährung von Vorschüssen, Beihilfen und Unterstützungen jetzt schon vor Erlaß der offiziellen Aufforderung bei der Geschäftsstelle des Verbandes der im Ausland geschädigten Binnenschiffer Berlin C 2, Stralauer Straße 3/6, zur Vorprüfung einreichen.

Dr. Seitler.

Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal

Von Geheimrat Düsing

Im Teil XII des Friedensvertrages zwischen Deutschland und der Entente: Häfen, Wasserstraßen und Eisenbahnen, lautet der § 361: „Falls sich Belgien binnen 25 Jahren nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages entschließt, einen Großschiffahrtsweg Rhein—Maas in der Höhe von Ruhrort zu bauen, ist Deutschland verpflichtet, den auf seinem Gebiet gelegenen Teil des Schiffahrtsweges nach den ihm von der belgischen Regierung mitgeteilten Plänen und nach Zustimmung der Zentralkommission zu bauen.

Die belgische Regierung hat in diesem Falle das Recht, alle erforderlichen Vorarbeiten auf diesem Gebiete vorzunehmen.

Falls Deutschland die Arbeiten ganz oder teilweise nicht ausführt, ist die Zentralkommission befugt, sie an seiner Stelle ausführen zu lassen. Zu diesem Zweck kann sie zwei Monate nach einfacher Benachrichtigung gegen die von ihr festzustellende und von Deutschland zu zahlende Entschädigung die erforderlichen Geländeplätze bestimmen und abgrenzen sowie den Grund und Boden in Besitz nehmen. Dieser Schiffahrtsweg tritt unter

dieselbe Verwaltungsordnung wie der Rhein selbst. Die Umlegung der Anlagekosten auf die von dem Schiffahrtsweg durchschnittenen Staaten einschließlich der obengenannten Entschädigung erfolgt durch die Zentralkommission."

Der in dieser Friedensbestimmung zum Ausdruck kommende Gedanke, einen neuen Großschiffahrtsweg vom Rhein über die Maas zur Schelde herzustellen und damit den weiten Umweg durch den Rhein nach Antwerpen zu vermeiden, ist keineswegs neu. Bereits in den Jahren 1626 bis 1628 haben die Spanier, die damals Herren vom deutschen linksseitigen Niederrheingebiet waren, die sogenannte Fossa Eugeniana, eine längs der belgisch-holländischen Grenze herlaufende Wasserstraße von der Maas bei Venlo über Geldern nach dem Rhein, bei Rheinberg in denselben einmündend, herzustellen begonnen, die Arbeit aber nicht zu Ende geführt. Nach einem Plan Napoleons wurde ein Kanal du Nord von Antwerpen nach der Maas bei Venlo und weiter nach dem Rhein, in diesen bei Neuß einmündend, begonnen, die Arbeit aber später wieder eingestellt. Von neuem begannen die Bestrebungen auf Herstellung einer Rhein-Maas-Schelde-Verbindung im Jahre 1873 durch die Stadt Krefeld, aber ohne Erfolg. Da machte sich im Jahre 1899 der Stadtbaurat der Stadt Krefeld daran, auf Grund sorgfältiger Voruntersuchungen einen Plan zu entwerfen, der alsbald von den meistbeteiligten Städten Antwerpen und Krefeld und deren Handelskammern als das in erster Linie zu erstrebende Ziel erklärt wurde. Diese neue Schiffahrtstraße benutzt, zunächst von Antwerpen in östlicher Richtung ausgehend, vor-



handene Kanäle, und zwar von Antwerpen bis in die Nähe von Bocholt den Canal de la Campine, von Bocholt bis Nederveert die Zuid-Willemsvaart, und von Nederveert bis Beringen die Nordervaart. Diese Kanalteile sind allerdings zurzeit nach ihren Abmessungen, zum Teil auch nach ihrer Lage, nicht ohne weiteres zum Großschiffahrtsweg geeignet. Bei Beringen verläßt der neue Kanalweg die Nordervaart und wendet sich in fast nördlicher Richtung nach dem Maastal, das er zwischen Panningen und Steyl mittels eines Dammes und einer Brücke überschreitet. Oestlich von Steyl wendet sich der Kanal nach Nordosten und später nach Osten, überschreitet die holländische Grenze und erreicht bei Krefeld den landeinwärts zu verlängernden Rheinhafen und durch diesen den Rhein.

Falls der von Holland angestrebte Plan einer Kanalisierung der mittleren Maas — wir behalten uns über diesen Plan weitere Mitteilungen vor — zur Ausführung kommen sollte, ist vorgesehen, zwischen dieser und dem Großschiffahrtswege eine besondere Verbindung durch einen etwa 5 km langen Kanalabstieg mit zwei Schleusen herzustellen.

Sollten die Städte M.-Gladbach und Rheydt an den Großschiffahrtsweg angeschlossen zu werden wünschen, so ließe sich auch dem leicht nachkommen, da das zu durchschneidende Gelände fast durchweg eben ist. Der Kanal würde 20 km lang werden und nur eine Schleuse erfordern.

Auf die weiteren Einzelheiten dieses Kanals, der zunächst nur für 1200-Tonnen-Schiffe vorgesehen war, und seine Kosten einzugehen, erübrigt sich, da mit Rücksicht auf die schon oben erwähnte Kanalisierung der mittleren Maas für 2000-Tonnen-Schiffe auch für den Großschiffahrtsweg 2000-Tonnen-Schiffe zugrunde gelegt sind. Der Einfluß dieser Vergrößerung erstreckt sich nicht auf die Linienführung, auch nicht auf den Längenschnitt, wenn man von der erforderlich werdenden tieferen Sohlenlage und der um 1,50 m höheren Lage der Brücken absieht. Infolge des erforderlichen sehr viel größeren Querschnitts und der größeren Abmessungen der Bauwerke wachsen die Baukosten indessen erheblich, dementsprechend die laufenden Ausgaben, aber anderseits auch die Leistungs- und Ertragsfähigkeit des Kanals.

Der Kanalquerschnitt erhält 33 m Sohlenbreite und 4,50 m größte Wassertiefe. Für die Schleusen sind dieselben Abmessungen wie für diejenigen der zu kanalisierenden Maas vorgesehen, und zwar 110 m nutzbare Länge, 14 m Lichtweite und 4,5 m Tiefe über den Drempeln. Der spätere Einbau von Schleppzugschleusen von 240 m nutzbarer Kammerlänge mit Sparbecken neben den zunächst vorgesehenen Einzelschleusen bleibt möglich.

Die Brücken erhalten entsprechend der größeren Spiegelbreite des Kanals im Auftrag 59,70 m und im Abtrag 64,20 m lichte Weite bei 7 m freier Durchfahrtshöhe. Der Brückenkanal über die Maas soll unter Berücksichtigung des Entwurfs für die Maaskanalisierung mit zwei mittleren Oeffnungen von je 60 m und zwei seitlichen Oeffnungen von je 50 m lichter Weite ausgeführt werden.

Die Frage der Speisung des Kanals aus der Maas ist mit Rücksicht auf die starke Vergrößerung des Wasserbedarfs infolge Vergrößerung des Kanalquerschnitts und der Schleusen besonders geprüft worden. Das Ergebnis ist günstig, das erforderliche Wasser steht zur Verfügung.

Die Baukosten sind zu 83 Millionen Mark ermittelt worden gegenüber 51 Millionen Mark für den ersten Entwurf.

Der Rheinverkehr nach und von belgischen Häfen hat auch im Jahre 1912 bedeutend zugenommen. Er hat in diesem Jahre nach belgischen Häfen 5 530 000 t, von belgischen Häfen 3 000 000 t, zusammen 8 530 000 t gegen 7 900 000 t im Jahre 1911 betragen.

Die Leistungsfähigkeit des Kanals infolge Vergrößerung der Abmessungen bei einer Tragfähigkeit der Schiffe von 2000 t ist bei vierzehnstündigem Betrieb auf 21 000 000 t, bei zweiundzwanzigstündigem Betrieb auf 35 700 000 t berechnet.

Neben diesem Hentrichschen Entwurf sind zwei weitere Entwürfe ausgearbeitet worden, welche in der Gründungsversammlung der Rhein-Schelde-Kanalgenossenschaft am 22. Mai d. J. im Saale der Handelskammer M.-Gladbach durch den Oberingenieur Valentin zum Vortrag gebracht sind — wir nehmen Bezug auf die Veröffentlichung zur Sache in Nummer 19 unserer Zeitschrift, S. 325 bis 326. Der erste dieser beiden Entwürfe von Valentin nimmt seinen Ausgang bei Neuß a. Rh. oberhalb Düsseldorf, führt an M.-Gladbach und Rheydt vorbei nach Geilenkirchen und erreicht nördlich von Mastricht die Maas, von welcher er über Hasselt und Harenthals eine nordwestliche Richtung annimmt und bei Antwerpen die Schelde erreicht. Wie bei dem Hentrichschen Entwurf M.-Gladbach und Rheydt durch einen Kanal von Krefeld her, so soll hier durch einen Kanal von M.-Gladbach her Krefeld angeschlossen werden. Das gleiche soll durch einen in südlicher Richtung zu erbauenden Seitenkanal nach Aachen hin geschehen.

Der andere Entwurf von Schneiders soll bei Godorf nördlich von Köln den Rhein verlassen — Köln wird durch einen besonderen Seitenkanal angeschlossen — und über Jülich und Geilenkirchen nach Elsloo an der Maas führen. Von hier geht die Linie unter teilweiser Benutzung bereits vorhandener, aber entsprechend auszubauender Kanallinien über Harenthals nach Antwerpen. Auf dieser letzten Linie decken sich in der Hauptsache der Valentinsche und der Schneiderssche Entwurf. Der Unterschied der drei Entwürfe

liegt in der Ueberwindung der zwischen Rhein und Maas liegenden Höhenzüge; sie erfolgt bei dem Hentrichschen Entwurf mittels elf, bei dem Valentinschen Entwurf mittels sechs und bei dem Schneidersschen Entwurf mittels zehn Schleusen. Die Ueberschreitung der Maas ist bei dem Hentrichschen Entwurf, wie bereits oben ausgeführt, durch einen Damm mit Kanalbrücke, und in ähnlicher Weise bei dem Schneidersschen Entwurf, bei dem Valentinschen Entwurf in der Höhe des Maaswasserspiegels gedacht. Auf die technische Seite dieser letzteren beiden Entwürfe in ähnlicher Weise wie bei dem Hentrichschen näher einzugehen, dürfte zu weit führen. Was die wirtschaftliche Bedeutung der drei Entwürfe anlangt, so ist in erster Linie zu betonen, daß ein neuer Verkehrsweg, wie der geplante, nur dann seinen Zweck erfüllen und die auf ihn verwandten Ausgaben rechtfertigen kann, wenn er geeignet ist, nicht nur einem großen Durchgangsverkehr zu dienen, sondern auch einen möglichst großen Eigenverkehr hervorzurufen. Zu diesem Zweck muß er durch hochentwickelte oder zum mindesten entwicklungsfähige Gebiete geführt werden. Nach den Ausführungen zu dem Valentinschen Entwurf ist dies bei der nördlichen Linienführung Krefeld—Antwerpen nicht der Fall, wohl aber bei der Linie Neuß—M.-Gladbach—Maas—Antwerpen. An ihr liegen die Städte Neuß, M.-Gladbach, Rheydt mit ihrer hochentwickelten Industrie; sie erschließt die Kohlenvorkommen im Horst von Brüggen, bei Erkelenz und Baal, sie verläuft an der Nordgrenze des Wurmkohlenreviers, berührt das holländische Kohlenbecken in der Mastrichter Gegend und bestreicht dann die ganze ausgedehnte Südgrenze des Campineschen Kohlenbeckens. Von größter Bedeutung bei dieser Linie ist der Umstand, daß bei Mastricht die Schiffahrt von der Maas unmittelbar ohne Spiegelwechsel auf den Kanal übergehen kann, während dies bei den anderen beiden Entwürfen nur mit Hilfe von Schleusenanlagen möglich ist. Der Schneiderssche Entwurf weist für die belgische Strecke gleichfalls günstige wirtschaftliche Bedingungen auf; auf holländischem und deutschem Gebiet durchquert er aber auf große Längen die Kohlengebiete, so daß zur Sicherung des Kanals gegen Bergschäden besondere kostspielige Maßnahmen erforderlich sein würden, wenn nicht die Bergbaubeteiligten mit Rücksicht auf die zu erwartenden Benachteiligungen überhaupt dagegen Einspruch erheben sollten. Der als zugunsten des Schneidersschen Entwurfs hingestellte Anschluß Aachens an den Kanal ist nur durch einen Seitenkanal zu erreichen, was in gleicher Weise bei dem Valentinschen Entwurf möglich ist. Während außerdem der Kanal nach dem Schneidersschen Entwurf den Rhein oberhalb Köln und damit die vom Niederrhein ausgehenden Verbindungen nach dem Norden und Osten nur auf einem Umwege erreicht, vermeidet der Valentinsche Entwurf diesen Umweg und schließt auch Aachen durch den Stichkanal auf kürzestem Wege an den Niederrhein an. Der Valentinsche Entwurf bringt somit die unmittelbare Verbindung mit den für Mitteleuropa wichtigsten Welthäfen, bringt Aachen dem Industriegebiet und dem großen Wasserstraßennetze der deutschen Tiefebene näher und bietet auch, was für die Landwirtschaft des linksseitigen Rheingebiets von besonderer Bedeutung ist, die Möglichkeit des Bezuges von Kali auf dem Wasserwege. Sämtlichen drei Linien ist in der neuen leistungsfähigen Eisenbahn Aachen—Visé—Tongern, die die unmittelbare Fortsetzung der Köln-Aachener Bahn nach Antwerpen darstellt, ein scharfer Wettbewerb entstanden, und im besonderen trifft dies die Schneiderssche Linie, die dieser Bahn nahezu parallel läuft und dadurch sehr nachteilig beeinflußt werden wird. Der größte Teil der Güter, die über Antwerpen ihren Weg nehmen, ist nämlich der Art, daß sie leicht die höheren Eisenbahnkosten tragen können. Das ist in der Eigenart des Hafens Amsterdam begründet, in welchem als Anlaufsplatz für die Linienschiffahrt hochwertigere Waren verladen werden als z. B. in Rotterdam, das in erster Linie Anlaufhafen für Massengüter ist. Während daher in Rotterdam der Umschlag von den Seeschiffen in die Flußfahrzeuge in denkbar vortrefflichster Weise eingerichtet ist, hat man in Antwerpen immer den größten Wert auf die Vervollkommnung des Umschlags vom Seeschiff auf den Schienenweg gelegt. Diese Umstände, und weiter, daß die Kölner Braunkohlenindustrie den Schneidersschen Entwurf wegen großer Schädigung ihrer Interessen glatt abgelehnt hat, sprechen nicht für diesen Entwurf. Für den Valentinschen Entwurf wird ferner noch angeführt, daß mit seiner Durchführung nicht nur die Stellung Antwerpens als Welthafen wesentlich gekräftigt wird, sondern daß daraus auch eine wirtschaftliche Erschließung des Campineschen Kohlenbeckens und seiner Umgebung zu erwarten steht. Man nimmt wohl nicht mit Unrecht an, daß in diesem ausgedehnten Heidegebiet, das zurzeit die niedrigste Bevölkerungsziffer in Belgien aufweist und wo der Grund und Boden billig ist, sich eine bedeutende Industrie des Bergbaues und von Hüttenbetrieben entwickeln und so dem Kanal viele Güter zur Beförderung zuführen wird. Beim Valentinschen Entwurf ist anderseits offen genug darzulegen, daß sein Kanal auch die Einfuhr belgischer Erzeugnisse nach Deutschland begünstigen und damit deutscher Industrie einen scharfen Wettbewerb bereiten wird, der um so erdrückender werden kann, als die Erzeugnisse belgischer Industrie zweifellos billiger hergestellt werden können als in Deutschland, wo mit großen öffentlichen Lasten zu rechnen ist. Belgische Reedereien werden ferner mehr als bisher auch unsere deutschen Wasserstraßen, insbesondere den Rhein, befahren und dadurch unserer deutschen Schiffahrt Wettbewerb bereiten. Das sind Fragen, die die maßgebenden deutschen Behörden bei der Beurteilung der Bauwürdigkeit eines Rhein-Maas-Schelde-Kanals überhaupt zu berücksichtigen haben werden.

Ueber die Kosten eines Rhein-Maas-Schelde-Kanals haben wir uns bezüglich des Hentrichschen Entwurfs bereits oben geäußert, während für die beiden anderen Linien zunächst nur Preise, wie sie vor dem Kriege üblich waren, vorliegen, und diese sind heute nicht mehr maßgebend. Darum erübrigt es sich, darauf näher einzugehen. Abgesehen hiervon möchten wir glauben, daß nach den vorstehenden Ausführungen in erster Linie der Valentinsche Entwurf für eine Rhein-Maas-Schelde-Kanalverbindung in Frage kommen möchte.

Memelschiffahrt

Von H. Fehlinger

Die Memel ist bis zum Delta 831 km lang, ihr Gebiet umfaßt etwa 100 000 qkm. Als schiffbar gelten vom Hauptstrom 760 km. Doch ist in der Tat den ganzen Sommer hindurch Schiffsverkehr nur bis Kowno hinauf, also 160 km weit, möglich. Da der Unterschied zwischen höchstem und niedrigstem Wasserstande im Jahre im ganzen Mittellaufe ziemlich 7 m beträgt und das Hochwasser ziemlich langsam abläuft, wechselt aber die Ausdehnung der Schiffbarkeit recht sehr. Einen regelmäßigen Dampfer- und Schlepperverkehr gab es vor dem Kriege auf der Strecke von Kowno bis Tilsit. Zwischen Grodno und Kowno durchbricht die Memel, ähnlich einem Gebirgsfluß Mitteldeutschlands, in kräftig strömendem, windungsreichem Lauf, in engem Tal und unter starker Flußentwicklung, die Ausläufer des Wolkowysker Hügellandes bei Grodno und die litauische Seenplatte zwischen Merecz und Rumszyszki. Hier bilden oft widerstandsfähige Schichten älterer Formationen des Talgrundes oder Blockpackungen (als Reste aufgearbeiteter steinreicher Endmoränengebiete) die Schiffahrt hemmende Stromschnellen; so unterhalb des durch eine Reihe von Forts gen Westen befestigten Brückenkopfes von Olita. Auch das Gefäll der ganzen Stromstrecke ist erheblich. In seiner tatsächlichen Einwirkung auf die Schiffahrt wird es freilich durch die außerordentliche Flußentwicklung in den zahllosen Stromschleifen bedeutend gemildert. Soll regelrechte Schiffahrt ermöglicht werden, so ist der Bau von Kanälen zur Umgehung von Stromschnellen erforderlich. Gegenwärtig kommt diese Stromstrecke nur für kleine Boote und Flöße in Betracht.

Von Kowno ab nimmt die Memel völlig den Charaker eines Flachlandstromes an, freilich eines steilwandig und tief eingeschnittenen Flusses mit 1—1½ km weiter Talsohle und fast ½ km breitem Bett. Zwei kräftige Schlingen bildet er zwischen Rumszyszki und Kowno, dann streckt sich sein Lauf, und er fließt in sanften Bögen, im wesentlichen in ostwestlicher Richtung, durch die flachen Grundmoränenaufschüttungen seiner Uferlandschaften. Unterhalb Kowno ist der Memelstrom an Sandbänken reich; dies hat seinen Grund in der im Unterlauf verminderten Strömung, welche die massenhaften Sinkstoffe, besonders des stark erodierenden Mittellaufs, zum Absatz kommen läßt. Auch die Schuttmassen, welche die von Norden in die untere Memel einmündenden Nebenflüsse der Dubissa und Niewiaza mitbringen, bilden Sandbänke, welche die Schiffahrt erschweren. Auch auf preußischem Gebiet treten im Hochsommer bisweilen noch Sandbänke hervor, deren Beseitigung leicht und schnell möglich ist, aber nicht immer gründlich genug erfolgte. Doch blieb selbst in dem so sehr trockenen Sommer 1911 fast überall eine Wassertiefe von einem Meter vorhanden, und die Schiffahrt war stets mit beschränkter Ladung möglich. Im allgemeinen ist im Sommer in der preußischen Memel eine Mindesttiefe von 1,40 m, im nördlichen Mündungsarm (Ruß) eine solche von 1,70 m und im südlichen (Gilge) von 1,40 m vorhanden. Als Verbindungsweg zu den Seehäfen schließen sich das Kurische Haff und nach Königsberg die zum Pregel führende Deime an, beide mit genügender Tiefe. Da das Kurische Haff für kleine Binnenfahrzeuge oft gefährlich ist, vermittelt zwischen Gilge und Deime eine dem Haffufer parallele Kanalstraße (Seckenburger Kanal und Großer Friedrichsgraben), zwischen Ruß und dem Memeler Seetief der König-Wilhelm-Kanal den Binnenverkehr.

Flachbodige, segelgetriebene Kähne, Barken von Größe und Bauart der Oderkähne („Berlinken" genannt) bringen auf der Memel Waren stromauf und stromab. Holzflöße treiben vorbei und erinnern den Fremden daran, daß er sich auf einem Strom befindet, der schon vom Oberlauf an, trotz der gelegentlichen starken Hindernisse durch Stromschnellen, zum Holztransport besonders gut geeignet ist. Der Holzflößbetrieb nimmt seinen Anfang tief im Innern des Landes. Jeder nur irgend dazu verwendbare Bach wird ihm dienstbar gemacht, indem man im Frühjahr oder Hochsommer zur Zeit der Hochwasser die gefällten Stämme talabwärts flößt. An den Stellen, wo sich die Hölzer zu verfangen pflegen, stehen mit Stangen bewehrte Männer bereit, um die

Stämme wieder in den Fluß hinauszustoßen. Durch diese „wilde Flößerei" kommt das Holz allmählich in die größeren Flüsse, wo es zu Flößen (Plieten und Triften) vereinigt wird. Vor dem Kriege wurden jährlich für 20 Millionen Mark Holz in ca. 3000 „Triften" nach Deutschland über die Grenze gebracht. Die winterliche Schiffahrtsruhe dauert im Durchschnitt 130 bis 140 Tage. Im preußischen Gebiet finden die Schiffe und Flöße Unterkunft in den Häfen Schmalleningken, Trappöhnen, Ragnit, Kloken und Tilsit.

An Vorkehrungen zur Erleichterung des Schiffsverkehrs mangelt es auf der bisher russischen Strecke der Memel gänzlich. Es gibt z. B. in Kowno weder Uferbefestigung noch Bollwerk, auch an Baggerarbeiten am Ufer dachte man nicht. So können die Schiffe nicht am Ufer direkt anlegen, sondern je nach dem Wasserstand immer nur in einiger Entfernung, was natürlich das Beladen erschwert und verzögert. In den oberen Flußstrecken und Nebenflüssen blieben oft Holzflöße trocken liegen; das könnte durch bescheidene Regulierungsarbeiten stark eingeschränkt werden.

Die bei Kowno einmündende Wilja wird ebenfalls seit alters als Schiffahrtsweg nutzbar gemacht; ihr jährlicher Verkehr macht etwa ein Drittel von dem des Hauptstromes aus. Auch sonst sind die Nebenflüsse, wie z. B. die Kotra oberhalb Grodno, in größerem Umfange zeitweise befahrbar. Die Njewiatza, die nicht weit oberhalb Kowno einmündet, ist bei sehr günstigem Wasserstande etwa 37 km weit für Memelkähne schiffbar, im allgemeinen aber nur für Flößerei zu gebrauchen.

Durch den Augustowskikanal wird das Stromsystem der Memel mit jenem der Weichsel verbunden. Der Kanal verbindet die unterhalb Grodno in die Memel einmündende Czarna Hancza mit dem Bobrquellflusse Netta. Der Augustowskikanal benutzt bei der zur Memel fließenden Czarna Hancza weithin den natürlichen Flußlauf sowie die in ihn eingeschalteten Rinnenseen. Bei der zum Bobr—Narew fließenden Netta führt er dagegen in eigenem, künstlich gegrabenem Bett durch die versumpften Niederungen längs dieses Flüßchens, hat daher erhebliche Wasserbauten erfordert. Die ganze Länge dieser teils natürlichen, teils künstlichen Wasserstraße zwischen Bobr—Narew und Memel beträgt rund 100 km. Der Scheitel des Kanals wird in der Schleuse am Ostende des östlich von Augustow als Endglied einer sehr charakteristischen Schmelzwaserseenreihe liegenden Studziennicznesees erreicht. Die Fallhöhe der Wasserstraße beträgt von dort bis zur Memel 41,5 m, nach der anderen Seite zum Bobr 15,6 m. Zur Ueberwindung dieses Niveauunterschiedes dienen in der östlichen Schleusentreppe elf in Stein gebaute Kammerschleusen mit durchschnittlich 3,20 m Fallhöhe, in der südlichen, den dorthin geringeren Gefällsverhältnisen entsprechend, nur fünf, mit einer durchschnittlichen Fallhöhe von 2,50 m. Der Kanal ist in den Jahren 1825/37 erbaut mit 11,5 m Sohlenbreite und bei voller Füllung auf 1,43 m Tiefe mit 20 m Spiegelbreite. Die Speisung erfolgt zum Teil durch das Grundwasser, welches in der dortigen, schlecht entwässerten Gegend durch den Kanal wohltätig beeinflußt wird, zum Teil durch die Seen und fließenden Gewässer in seiner Nähe. Der Schiffsverkehr auf dem Kanal war trotz ausreichender Wasserführung und für seine Zwecke genügender Dimensionen vor dem Kriege sehr gering. Große Weichselkähne (mit meist über 40 m Länge und über 1 m Tiefgang) konnten nur im Frühjahr und Spätherbst auf den an den Kanal anschließenden Flußstrecken fahren. Häufiger verkehrten kleine [illegible]arken mit Getreide, welche von der Memel Ladungen von 40 bis [illegible]0 t nach Warschau brachten.

Der Personenverkehr auf dem Memelstrom mußte vor dem Kriege an der Grenze unterbrochen werden. Die deutschen Personendampfer durften nur bis zur ersten russischen Zollstation Georgenburg, die russischen nur bis Schmalleningken fahren. Da hier täglicher Verkehr bestand, war die Beschränkung recht empfindlich. Nach einer Abmachung von 1906 durften deutsche Schleppdampfer bis Kowno fahren, russische bis Königsberg, hierher jedoch nur in dem Falle, daß sie Holz oder Holzladungen schleppten.

Durch den Versailler Frieden ist die Memel von Grodno ab international erklärt worden. Der Strom wird auf einen durch einen der Uferstaaten an den Völkerbund gerichteten Antrag unter die Verwaltung einer internationalen Kommission gestellt, welche aus einem Vertreter jedes der Uferstaaten und drei Vertretern anderer durch den Völkerbund bezeichneter Staaten bestehen wird. Es ist nicht abzusehen, welchen Einfluß diese Internationalisierung auf die Entwicklung der Schiffahrt haben wird. Es ist möglich, daß kapitalistische Kreise der Weststaaten, welche an der wirtschaftlichen Erschließung Litauens und Polens interessiert sind, sich für die bessere Schiffbarmachung der Memel einsetzen werden.

Pläne zur Ausgestaltung des englischen Kanalsystems

Von Albert Bencke (München)

England befindet sich mit Bezug auf seine Kanäle in einer eigentümlichen Lage; es ist mit solchen künstlichen Wasserwegen verhältnismäßig sehr reich ausgestattet, besitzt in der Mitte Englands ein wirkliches Kanalnetz[1]) und macht doch von diesen Wasserwegen nur einen sehr geringen Gebrauch, weil die Eisenbahnen, die sich in den Besitz der Kanäle zu setzen wußten, diese absichtlich verfallen ließen und dem Verkehr auf ihnen zugunsten ihrer Schienenwege Hindernisse bereiteten. Nun haben die Verkehrsschwierigkeiten, die riesige Steigerung der Kohlenpreise, der Arbeitslöhne und der Transportkosten die Aufmerksamkeit wieder auf die Kanalfrage gelenkt, und es unterliegt keinem Zweifel, daß der Staat, ob nun die Eisenbahnen verstaatlicht werden oder ob sie, was das Wahrscheinlichere ist, im Privatbesitz verbleiben, den nötigen Druck ausüben wird, damit der Kanalverkehr wieder die Bedeutung gewinne, die ihm nach Lage der Dinge zukommt. Zu diesem Zweck ist eine Ausgestaltung der Kanäle notwendig, worüber in dem oben angezogenen Artikel bereits das Nähere mitgeteilt wurde. Das Bild hat sich nur insofern gegen damals verschoben, als nun die Frage der vollen Wiedereinbeziehung der Kanäle in den Verkehr eine dringendere geworden ist, und als man sich immer mehr der Anschauung hinzuneigen scheint, daß für England die kontinentalen Verhältnisse und für den Kontinent geforderten großen Abmessungen der Kanäle nicht maßgebend sind, daß man sich also mit dem Ausbau der Kanäle auf 40-t-Boote beschränken kann, und daß es nur gilt, das Kanalnetz dieser Forderung entspechend zu vervollkommnen. Tatsächlich kann man heute schon am Aire- und Calder-Kanal, der London mit Mittelengland verbindet, Schleppzüge von je 30 solcher 40-t-Boote beobachten, die nur vier Mann benötigen, während vier 300-t-Boote eine Bemannung von 18 Begleitern erfordern würden. Man plant diese 40-t-Boote so zu konstruieren, daß sie in je vier Abteilungen geteilt werden können, die ohne weitere Umladung auf die Plattformwagen der Bahn gehoben werden können.

Die Kanalfrage hat sich aber in letzter Zeit mit einer weiteren vereinigt, die bei den heutigen Verkehrsverhältnissen Englands ebenfalls einer dringenden Lösung bedarf, und das ist die Frage nach einem zweiten östlichen Hafenpunkt, der für die Ozeankleinschiffahrt eingerichtet, nicht die teueren Unterhaltungskosten beansprucht, wie der ohnehin mit dem Großschiffverkehr überlastete Londoner Hafen oder die Häfen von Manchester und Liverpool, die für das Kleinschiff ebenfalls zu teuer und zu unbequem sind. In Anbetracht der heutigen Brennstoffkrise denkt man in England an eine starke Wiederbelebung des Seglerverkehrs für den Gütertransport und der Hafen für diesen Segler- und Kleinschiffverkehr soll am Wash, nördlich der Themsebucht, angelegt werden, der schon einmal ein Mittelpunkt des englischen Schiffsverkehrs gewesen ist. Um nun diese Möglichkeit zu schaffen, um diesen Hafen zu einem Zentralpunkt für den gesamten Binnenverkehr Mittelenglands zu machen, sollen die an dieser Stelle äußerst günstigen Verhältnisse ausgenutzt werden, um das Kanalsystem Mittelenglands hier durch drei neue Kanäle zusammenzufassen, was zum Teil durch Flußkanalisation geschehen kann.

Am Wash konvengieren nämlich drei Flußläufe: der Welland-, der Nenne- und der Ousefluß, die unter verhältnismäßig geringen Kosten mit dem großen, England von London aus nach Norden ziehenden Kanalsystem des Grand-Junktion-Kanals verbunden werden können, der seinerseits mit Manchester und Liverpool sowie mit den Industrie- und Kohlengebieten Mittelenglands in Verbindung steht. Am Wellandfluß handelt es sich nur um die etwa 16 km lange Verbindung Dakham—Stamford, durch welche ein direkter Schiffsweg Leicester—Wash hergestellt wird, am Nennefluß um die Kanalisierung dieses Flusses zwischen Northampton und Petersborough, die etwa 20 km mißt, und an der Ouse um das etwa 25 km lange Stück Newport—Paquell—Huntington. Man würde auf diese Weise drei Verbindungen des Wash mit Mittelengland herstellen und so dem am Wash anzulegenden Hafen für Segler und Ozeankleinfahrzeuge alle Bedingungen schaffen, um einen direkten Wasserverkehr zwischen Mittelengland einschließlich Liverpool, Manchester, London und der atlantischen Ostküste Englands ausgestalten zu können. Man denkt dabei an den Ausbau dieser neuen Wasserwege im oben gedachten Sinne: an Wasserwege, die mit Schleppzügen von 40-t-Booten zu befahren wären.

Gerade durch diese Verquickung der Kanalfrage mit der Frage eines Osthafens für Ozeankleinfahrzeuge und für Segler wird die Kanalfrage in England, die ohnehin durch die Brennstoffkrisen und die allgemeinen Kostenerhöhungen zu einer brennenden wurde, in den Vordergrund aller englischen Transportfragen geschoben.

---

[1]) Siehe den Artikel Heft 15/16, Seite 164, Jahrgang 1917 dieser Zeitschrift.

ZENTRAL-VEREIN FÜR DEUTSCHE BINNEN-SCHIFFAHRT

Bekanntmachung
betreffend die Preis-Aufgabe der „Schlichting-Stiftung" 1919

Auf Grund der Satzung der „Schlichting-Stiftung" wird hiermit die nachstehende Preis-Aufgabe ausgeschrieben:

Preis-Aufgabe

„Welche wirtschaftliche Bedeutung hat für Deutschland eine Wasserstraßenverbindung zwischen der Donau und dem Oder-Elbe-Gebiet gegenüber einer solchen zwischen der Donau und dem Rhein?"

Bedingungen für die Bewerbungen um den „Schlichting-Preis"

1. Die Zulassung zur Bewerbung um den „Schlichting-Preis" ist an den Besitz der deutschen Reichsangehörigkeit gebunden.

2. Der Text der Aufgabe soll den Raum eines Druckbogens (8 Seiten) der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" nicht überschreiten.

3. **Die Einsendung der Arbeiten hat bis zum 1. Oktober 1920 (einschließlich), und zwar portofrei an das Kuratorium der „Schlichting-Stiftung" zu Charlottenburg (Kantstr. 140) zu erfolgen.**

4. Jede Arbeit ist mit einem Kennwort zu versehen. Ihr ist ein verschlossener Umschlag, der äußerlich dasselbe Kennwort trägt und in dem der Name und der Wohnort des Verfassers angegeben wird, beizulegen.

5. Den Arbeiten ist ferner ein Verzeichnis der eingesandten Zeichnungen und Schriftstücke beizufügen.

6. Der Prüfungsausschuß besteht aus folgenden Mitgliedern:

Oberbaurat Lindner, Strombaudirektor der Märkischen Wasserstraßen, Potsdam.

Reedereidirektor Kins, Berlin.

Regierungs- und Baurat Krey, Charlottenburg.

Geh. Oberbaurat Ottmann, Berlin.

Geh. Reg.-Rat Prof. F. W. Otto Schulze, Danzig-Langfuhr.

7. Nach der Beendigung der Arbeiten des Prüfungsausschusses werden die Adressen der Bewerber durch Oeffnung des betreffenden Briefumschlages ermittelt.

8. Demjenigen Bewerber, der nach dem Urteile des Prüfungsausschusses die gestellte Aufgabe am besten gelöst hat, wird ein Ehrenpreis von 1000 M (geschrieben: Eintausend Mark) zuerkannt.

9. Die preisgekrönte Arbeit geht in das unbeschränkte Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt" in Berlin-Charlottenburg über und wird in der von demselben herausgegebenen „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" veröffentlicht.

10. Die nicht-preisgekrönten Arbeiten werden den Verfassern portofrei zurückgesandt.

11. Das Recht der Veröffentlichung der nicht-preisgekrönten Arbeiten verbleibt den Verfassern.

12. Der Entscheidung des Prüfungsausschusses gegenüber ist die Einlegung eines Rechtsmittels, insbesondere die Beschreitung des Rechtsweges, ausgeschlossen.

13. Den Bewerbern steht ein Anspruch auf Vergütung für die aus Anlaß des Wettbewerbes gemachten Aufwendungen oder ein sonstiger Entschädigungsanspruch nicht zu.

14. Das Ergebnis der Preisbewerbung wird binnen vier Wochen nach der Entscheidung des Prüfungsausschusses in der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" bekanntgemacht.

Berlin-Charlottenburg, den 15. Oktober 1919.
Kantstr. 140.

Das Kuratorium der „Schlichting-Stiftung"

Flamm,
Professor, Geheimer Regierungsrat,
Vorsitzender

Dr. Reichelt,
Geschäftsführer des Zentral-Vereins
für deutsche Binnen-Schiffahrt

Nachruf für Wilhelm v. Siemens

Wieder hat die deutsche Technik eine führende Persönlichkeit aus der Glanzzeit ihrer Entwicklung verloren.

Am 14. Oktober d. J. ist Geheimer Regierungsrat **Dr.-Ing. E. h. Dr. phil. h. c. Wilhelm v. Siemens**, der zweitälteste Sohn von Werner Siemens, in Arosa gestorben. Ihm ist es nicht wie seinem vor wenig mehr als einem Jahr verstorbenen älteren Bruder Arnold erspart geblieben, Zeuge des Zusammenbruches Deutschlands zu werden, ein Erlebnis, bei dem jeder, der sein glühendes Interesse für die Größe und das Wohlergehen des Vaterlandes kennenzulernen Gelegenheit hatte, die Ueberzeugung gewann, daß das tragische Geschick unseres Volkes das tiefinnerliche Leben von Wilhelm v. Siemens werde vernichtend treffen müssen.

Geboren zu Berlin am 30. Juli 1855, studierte Wilhelm v. Siemens in Heidelberg, Stuttgart, Leipzig, Berlin, hier im besonderen im Laboratorium von Helmholtz tätig, Mathematik und Naturwissenschaften, wobei er in den damals schon mächtig erblühten Betrieben seines Vaters reichlich Gelegenheit hatte, sich der Beschäftigung mit den vielerlei Problemen der jungen Elektrotechnik erfolgreich zu widmen.

Im Jahre 1884 wurde er, ein Jahr nach seinem Bruder Arnold, in die Firma Siemens & Halske als Teilhaber aufgenommen und übernahm im Jahre 1889 mit seinem Bruder Arnold und seinem Onkel Karl die Leitung des Geschäftes, von der sich Werner Siemens zurückgezogen hatte.

Die ersten selbständigen technischen Arbeiten von Wilhelm v. Siemens galten der Glühlampe und den Leitungssystemen, auf welchem Gebiet er auch in den Jahren 1883 und 1887 im Elektrotechnischen Verein mit Vorträgen hervortrat. Das besondere Interesse für die Glühlampe hat ihn sein ganzes Leben hindurch nicht verlassen, weshalb er gerade auf diesem Gebiet seine Firma zu den großen Erfolgen führen konnte, die in der Schaffung und Ausbildung der ersten Metalldrahtlampe, der Tantallampe, ihren abschließenden Ausdruck fanden.

Die zähe Ausdauer mit der Wilhelm v. Siemens einen einmal als richtig erkannten Weg weiter verfolgte und der tiefgründige Ernst, den er dabei an den Tag legte, waren überhaupt die am meisten hervorstechenden Eigenschaften dieses vielseitigen Mannes. Der Grund zu diesem Charakter lag letzten Endes in der hohen Auffassung, die Wilhelm v. Siemens mit dem Begriff der Pflichterfüllung verband. Dieser Auffassung verdankt er seinen peinlichen Gerechtigkeitssinn und das lebhafte Interesse an den Angelegenheiten der Angestellten und Arbeiter, die Großzügigkeit seines weit vorausschauenden Blickes und die Vornehmheit seines geschäftlichen Standpunktes. Ihr verdankte er aber auch die Unerschrockenheit und den persönlichen Mut, mit denen er sich selbst ohne Bedenken kritischen Situationen aussetzte, wenn es der Zweck erforderte. Und so sehen wir ihn auch viel lieber gelegentlich einer tatenfrohen Ueberschreitung der Kompetenzen seiner Mitarbeiter Absolution erteilen, als einer zaghaften Korrektheit die erwartete Anerkennung zollen.

Er hielt es mehr als irgendein anderer für eine Ehrenpflicht der kapitalkräftigen Industrie, allgemein wertvolle technische Probleme unbekümmert um die im Augenblick zu bringenden Opfer in Angriff zu nehmen und sie einem von ihm stets an der äußersten Grenze des praktisch Erreichbaren vorgesteckten Ziel zuzuführen.

So erwuchs allen Aufgaben, die im allgemein-wissenschaftlichen, im volkswirtschaftlichen Interesse gelegen und besonders für die Landesverteidigung wichtig waren, in Wilhelm v. Siemens ein tatkräftiger und opferfreudiger Förderer. Aus diesem Geist gingen die großzügigen Versuche mit der Schnellbahn, mit dem 15 000-cbm-Pralluftschiff, der Drehhalle in Biesdorf und dem Schnelltelegraphen hervor. In diesem Gebiet erstand der Bau der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn, deren Anfänge auf Werner Siemens selbst zurückreichen. Trotz des mit ungeheuerer Schnelligkeit wachsenden Umfanges des Unternehmens, das nach der Vereinigung mit Schuckert im Jahre 1903 auf über 80 000 Angestellten und Arbeiter gewachsen war, hielt sich Wilhelm v. Siemens über alle Vorgänge von Bedeutung unterrichtet und gab mit seinem auf gründlichen und vielseitigen Erfahrungen aufgebauten Rat den Ausschüssen, nachdem er nach der Vereinigung in dem Aufsichtsrat der Siemens-Schuckertwerke den Vorsitz übernommen hatte.

Ein unermüdlicher, vorbildlicher Fleiß verschaffte ihm die Zeit nicht nur für die Aufgaben, deren Bearbeitung er sich selbst vorgenommen hatte, sondern auch um die vielen Anliegen anzuhören, mit denen sich eine große Zahl von Persönlichkeiten direkt an ihn wendete, und nie verließ man nach einer Besprechung sein Arbeitszimmer, ohne wertvolle Anregungen mitgenommen oder den behandelten Gegenstand durch ihn von einer ganz besonderen Seite beleuchtet gesehen zu haben. Ein seltener Mann mit stets originalen Gedanken.

Während des großen Krieges beschäftigten ihn begreiflicherweise vor allem die Fragen der Landesverteidigung auf technischem, politischem und wirtschaftlichem Gebiet, wie seine Abhandlungen über „Die Freiheit der Meere“ und „Die deutsche Industrie und der Weltkrieg“ usw. beweisen. Es gab aber auch außerhalb der Interessensphäre des Siemens-Konzerns und der Elektrotechnik überhaupt wohl kein wichtigeres Wissensgebiet der allgemeinen Bildung, dem sich nicht die Vielseitigkeit Wilhelm v. Siemens' in gründlicher Betrachtung zugewandt hätte. Es seien hier nur z. B. seine Arbeiten auf dem Gebiet des gewerblichen Rechtsschutzes und der Steuerfragen erwähnt.

In dem engen hier zur Verfügung stehenden Rahmen ist es unmöglich, ein so arbeits- und erfolgreiches Wirken auch nur in großen Zügen zu kennzeichnen. Das Bild dieses bedeutenden Mannes würde aber eines sehr bezeichnenden Zuges entbehren, wenn nicht auf seine ganz außergewöhnliche Bescheidenheit und Anspruchslosigkeit im Verkehr hingewiesen würde. Bei seinem vornehmen und feingeistigen Charakter war ihm nichts peinlicher, als Zeuge von geschäftlicher und gesellschaftlicher Vordringlichkeit zu sein, und auf die vielen Erfahrungen, die er auf diesem Gebiete machen mußte, war wohl die übergroße Abneigung, persönlich irgendwie hervorzutreten, zurückzuführen.

Viel verliert die deutsche Technik, die deutsche Industrie, ja das ganze deutsche Volk an einem solchen Mann, in einer Zeit, die wie noch nie aufrechte Männer mit klarem eigenen Urteil erheischt.

Prof. O. Kr.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Die Haftung des Schiffseigners im Binnenschiffahrtsrecht.

Schiffseigner im Sinne des Binnenschiffahrtsrechtes ist nach der gesetzlichen Bestimmung des § 1 B.-Sch.-G. der Eigentümer eines zur Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu verwendeten Schiffes. Diese Regel, daß das Eigentum an dem Schiff maßgebendes Kriterium für den Begriff des Schiffseigners im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes ist, wird durch eine Ausnahme von dem Gesetz in § 2 B.-Sch.-G. durchbrochen. Es wird nämlich nach dieser Bestimmung Dritten gegenüber als Schiffseigner im Sinne des B.-Sch.-G. auch derjenige angesehen, wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschiffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut; diese Personen werden als Ausrüster bezeichnet. Der Ausrüster erhält die Verfügungsgewalt über das Schiff, das er zur Binnenschiffahrt in der bezeichneten Richtung verwendet, regelmäßig auf Grund eines diesbezüglichen obligatorischen Miet- oder Leihvertrages, oder auch auf Grund eines dinglichen Vertrages, wie z. B. eines Nießbrauch- oder Pfandvertrages. Jedoch werden auch bei einer derartigen Bestellung eines Ausrüsters seitens des Schiffseigentümers die Rechte der Schiffsgläubiger gegen ihn nicht ohne weiteres eingeschränkt. Nach Absatz 2 des § 2 B.-Sch.-G. kann nämlich der Eigentümer denjenigen, welcher aus der Verwendung des Schiffes einen Anspruch als Schiffsgläubiger im Sinne der §§ 102—115 B.-Sch.-G. herleitet, an der Durchführung des Anspruches nicht hindern, sofern er nicht beweist, daß die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche und der Gläubiger nicht in gutem Glauben war, was zum Beispiel dann der Fall ist, falls ihm das Schiff von dem sogenannten Ausrüster gestohlen worden war; diesen Beweis hat aber der Schiffseigner dem Schiffsgläubiger dessen Ansprüchen gegenüber zu erbringen. Der Ausrüster gilt ferner, was weiterhin noch bemerkenswert ist, nur Dritten gegenüber (abgesehen von dem letzterwähnten besonderen Fall) als Schiffseigner im Sinne des Binnen-Schiffahrtsgesetzes, so daß also im Innenverhältnis zwischen dem Ausrüster und dem Schiffseigner bezüglich der Haftungsfrage das zwischen ihnen vorliegende Vertragsverhältnis darüber entscheidend ist, wen die Schadensersatzpflicht im Resultat trifft.

Für den Begriff des Schiffseigners ist es bedeutungslos, ob diese Person eine natürliche oder juristische Person, letzteren Falles also z. B. eine Aktiengesellschaft, G. m. b. H. usw. ist, weil eine Unterscheidung in dieser Richtung von dem Gesetz nicht getroffen wird. Demnach gelten auch für die Haftung des Schiffseigners in dieser Beziehung keinerlei Besonderheiten.

Für die Frage nach der Haftung des Schiffseigners ist ebenso wie im Gebiete des Seerechtes die Unterscheidung zwischen dem Schiffsvermögen (fortune de mer) und dem Landvermögen (fortune de terre) des Schiffseigners von größter Bedeutung, da diese Unterscheidung auch den gesetzlichen Bestimmungen des Binnen-Schiffahrtsgesetzes zugrunde liegt. Bei dieser Unterscheidung der Vermögensmassen des Schiffseigners ist zunächst zu bemerken, daß diese genauer und klarer dahin getroffen wird, das Vermögen in Schiffsvermögen und dem sonstigen Vermögen des Schiffseigners zu trennen, weil ein Schiffseigner, der mehrere Schiffe zur Schiffahrt verwendet, ebenso viele Schiffsvermögen hat, wie die Zahl dieser seiner Schiffe beträgt, wobei jedoch dem einzelnen Schiff gegenüber das andere Schiff zum Landvermögen gehört, was, wie ohne weiteres ersichtlich ist, für die Gläubigerhaftung von größter Wichtigkeit ist: dem Gläubiger des Schiffes A gegenüber gilt also das Schiff B desselben Schiffseigners als Landvermögen und nur das Schiff A als Schiffsvermögen.

Die Trennung dieser Vermögenskomplexe des Schiffseigners von dem Gesetz ergibt sich aus der Bestimmung des § 4 B.-Sch.-G. Nach dieser Vorschrift haftet nämlich der Schiffseigner nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht, 1. wenn der Anspruch

auf ein Rechtsgeschäft gegründet wird, welches der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine Vollmacht geschlossen hat; 2. wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von dem Schiffseigner abgeschlossenen Vertrages gegründet wird, insofern die Ausführung des Vertrages zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, ohne Unterschied, ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht; 3. wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird; in allen diesen Fällen soll die persönliche Haftung des Schiffseigners im Falle eigenen Verschuldens desselben nicht berührt werden. Der Schiffseigner haftet anderseits, auch wenn er das Schiff selbst führt, für einen durch fehlerhafte Führung des Schiffes entstandenen Schaden ausschließlich mit Schiff und Fracht, es sei denn, daß ihm eine bösliche Handlungsweise zur Last fällt.

Im Falle eines eigenen Verschuldens des Schiffseigners kommt also die Beschränkung der Haftung mit dem Schiffsvermögen zum Fortfall und es tritt eine Haftung desselben mit seinem gesamten Landvermögen ein, was jedoch bei einem durch fehlerhafte Führung des Schiffes entstandenen Schaden nur dann gilt, wenn ihm eine bösliche Handlungsweise zur Last fällt. In den oben unter 1 bis 3 erwähnten Fällen verbleibt es stets bei der Beschränkung der Haftung des Schiffseigners mit seinem bloßen Schiffsvermögen, d. h. also mit anderen Worten mit Schiff und Fracht.

Sind mehrere Schiffe in einem Schleppzuge vereinigt, so erstreckt sich die Haftung des Schiffseigners nur auf dasjenige Schiff, welches den Schaden verursacht hat, und auf die Fracht dieses Schiffes, wobei der Fracht bei derartigen Schleppschiffen der Schlepplohn gleichsteht. Hierbei ist vornehmlich an den Schaden gedacht, der durch die Besatzung des Schiffes verursacht worden ist; daß diese immer zur Besatzung des Schleppdampfers gehört, ist aber nicht erforderlich, vielmehr kann das geschleppte Schiff auch eigene Besatzung haben. In diesem Falle würde auch nur der Schiffseigner dieses einen Schiffes haften, so daß also der Schleppzug mit anderen Worten kein untrennbares Ganze bildet.

Aus der Rechtsprechung bemerkenswert ist, daß nach dem Reichsgericht (Entscheidung vom 19. November 1917, Bd. 91, S. 385) eine unbeschränkte Haftung dann nicht eintritt, wenn der Reeder in die gesetzlichen und herkömmlichen Dienstobliegenheiten des Schiffers nicht eingreift und nur zur größeren Sicherheit über die eigene Vertragspflicht hinaus noch eine weitere Person mit der Ueberwachung des Schiffers und seiner Maßnahmen betraut. Dagegen ist der Anspruch aus einer Schiffskollision gegen einen Flußdampfer voll geltend zu machen, auch wenn der Dampfer zur einen Hälfte dem Kläger gehört (O.L.G. Hamburg, Entscheidung vom Juli 1917. „Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht“ 18, 337). Ferner ist anderseits eine in den Hamburg-Altonaer Ewerführerbedingungen normierte Beschränkung der persönlichen Haftung des Frachtführers für das Verhältnis des Verfrachters zu Dritten bedeutungslos (R.G.E. vom 11. Dezember 1915, „Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht“ 16, 610).

Die rechtliche Stellung der Gläubiger der gesetzlichen Bestimmung des § 4 B.-Sch.-G. ist in dem § 102 B.-Sch.-G. normiert. Nach Ziffer 5 dieser Bestimmung haben die Rechte eines Schiffsgläubigers nämlich die nicht unter eine der vorigen Nummern fallenden Forderungen (was hier nicht in Betracht kommt) aus Rechtsgeschäften, welche der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine Vollmacht geschlossen hat, sowie Forderungen wegen Nichterfüllung oder wegen unvollständiger oder mangelhafter Erfüllung eines von dem Schiffseigner geschlossenen Vertrages, insofern dessen Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, ferner die Forderung aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (§ 4 Nr. 3 B.-Sch.-G.), auch wenn dieselbe Eigentümer oder Miteigentümer des Schiffes ist. Diese Schiffsgläubiger haben an dem Schiff nebst Zubehör gemäß § 103 ein gesetzliches Pfandrecht, wobei dieses Pfandrecht gegen jeden dritten Besitzer des Schiffes verfolgbar ist (§ 103 B.-Sch.-G.); ihre Befriedigung aus diesen Gegenständen erfolgt auf Grund eines vollstreckbaren Titels nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung.

Das Binnenschiffahrtsgesetz regelt dann dieses gesetzliche Pfandrecht der Schiffsgläubiger weiterhin dahin, daß es in gleichem Maße für Kapital, Zinsen und Kosten gilt, daß es an der Fracht des Schiffes so lange wirksam ist, als die Fracht noch aussteht oder die Frachtgelder in den Händen des Schiffers sind und daß, falls der Schiffseigner die Fracht zur Befriedigung eines oder mehrerer Gläubiger, welchen ein Pfandrecht an derselben zustand, verwendet hat, er den Gläubigern, welchen der Vorzug gebührt hätte, nur insoweit verantwortlich ist, als erwiesen wird, daß er dieselben wissentlich verkürzt hat.

In der Binnenschiffahrt ist es ein durchaus nicht seltener Fall, daß der Schiffseigner sein Schiff selbst führt. In Fällen dieser Art gehört der Schiffseigner zwar nicht zur Schiffsmannschaft, wohl aber zur Schiffsbesatzung. Die Haftung ist bei dieser Sachlage von dem Gesetz dahin geregelt worden, daß der Schiffseigner dann stets persönlich haftet, wovon nur Ausnahmen für Schäden bestehen, die durch eine fehlerhafte Führung des Schiffes entstanden sind, wie bereits oben erwähnt wurde. Dieses Verschulden des Schiffseigners wird rechtlich als nautisches Verschulden bezeichnet und hat, wie gesagt, die beschränkte Haftung mit dem Schiffsvermögen zur Folge.

Der Schiffseigner haftet mit seinem gesamten Vermögen dagegen wiederum für die den Personen der Schiffsbesatzung aus dem Dienstverhältnisse zustehenden Forderungen, also nicht nur mit Schiff und Fracht, § 5 B.-Sch.-G., so daß also für derartige Forderungen gegen den Schiffseigner eine Beschränkung in der Zwangsvollstreckung auf keinen Fall eintritt.

Schließlich regelt dann noch der § 6 den Gerichtsstand derartiger Klagen gegen den Schiffseigner dahin, daß das Gericht des Ortes, von dem aus die Schiffahrt mit dem Schiffe betrieben wird (Heimatsort), für alle gegen ihn als solchen zu erhebenden Klagen zuständig ist, ohne Unterschied, ob er persönlich oder nur mit Schiff und Fracht haftet. Unter mehreren hiernach in Betracht kommenden Orten gilt als Heimatsort der Ort, wo die Geschäftsniederlassung, bei mehreren Niederlassungen die Hauptniederlassung, und in Ermangelung einer Geschäftsniederlassung der Wohnsitz des Schiffseigners sich befindet. Ist ein Heimatsort überhaupt nicht festzustellen, so gilt als solcher der Ort, wo der Schiffseigner zur Gewerbe- oder Einkommensteuer veranlagt wird. (§ 6 B.-Sch.-G.)

In der Klage selbst braucht der Kläger die erwähnte verschiedenartige Haftung des Schiffseigners nicht zum Ausdruck zu bringen, mehr tritt diese Verschiedenheit der gesetzlichen Haftung des Schiffseigners erst in der Zwangsvollstreckung in Erscheinung. Betreibt nämlich der Gläubiger des Schiffseigners, der gegen den Schiffseigner ein obsiegendes vollstreckbares (bzw. vorläufig vollstreckbares) Urteil erzielt hat, die Zwangsvollstreckung auch in das Landvermögen desselben, obwohl ihm nur das Schiffsvermögen für seine Forderung haftet, so kann der Schiffseigner Einwendung gegen die Zwangsvollstreckung des Gläubigers gemäß § 766 ZPO. erheben und die Aufhebung der erwirkten Vollstreckungsmaßnahmen des Gläubigers herbeiführen. Die Vollstreckbarkeit der Forderung des Gläubigers des Schiffseigners ist demgemäß lediglich nach einem bestimmten Maximalbetrage begrenzt, nicht die Forderung selbst.

Bezüglich der Haftung des Schiffseigners bei Vereinigung mehrerer Schiffe zu einem Schleppzuge gemäß dem oben erwähnten § 4 Absatz 3 B.-Sch.-G. ist die Entscheidung des Reichsgerichts Bd. 50, S. 33 bemerkenswert, nach welcher der Schiffseigner dann haftpflichtig ist, wenn der Zusammenstoß durch ein falsches Kommando des geschleppten Schiffes, das den Schleppzug leitete, verschuldet worden ist. In den Gründen dieser Entscheidung wird ausgeführt, daß die Haftung durch § 92 B.-Sch.-G. und die Verweisung auf die §§ 734—739 HGB. so geordnet sei, daß jeder Schiffseigner den Schaden zu vertreten habe, den eine zur Besatzung seines Schiffes gehörige Person durch ihr Verschulden herbeigeführt habe und es deshalb auch für das Gebiet des Binnenschiffahrtsgesetzes darauf ankomme, ob die Person, auf deren Verschulden der eingetretene Schaden zurückgeführt werden müsse, zu der Besatzung desjenigen Schiffes zu rechnen sei, dessen Schiffseigner in Anspruch genommen werde. Bei einem Schleppzuge sei die Besatzung eines Schiffes aber immer dann und insoweit zugleich als die eines anderen Schiffes anzusehen, wenn und insoweit sie eine Dienstverrichtung ausführe, die dem anderen Schiffe diene oder für dasselbe Geltung habe. Wenn nun das geschleppte Schiff mit einem anderen Schiff zusammenstoße und der Zusammenstoß die Folge seiner Vorwärtsbewegung auf einem Kurse sei, den es eingehalten habe, weil es seinem Schlepper folge oder folgen müsse, so werde auch in einem solchen Falle der Zusammenstoß durch die Steuerung des Schleppers verursacht und dieser hafte deshalb auch, wenn die Steuerung einer Person seiner Besatzung anzurechnen sei. Letzteres sei aber nicht etwa schon dann zu verneinen, wenn diejenigen Personen, die sich an Bord des Schleppers befänden, nur einem erteilten Befehl gehorchten, so daß diese Personen kein Vorwurf treffe. Ein Verschulden seiner Besatzung liege vielmehr stets vor, wenn der Befehl unrichtig gewesen sei, und zwar unter dieser Voraussetzung auch dann, wenn er von einer nicht an Bord des Schleppers befindlichen aber zum Kommando berufenen Person erteilt worden sei, da diese, wenn und weil sie auf dem Schlepper zu befehlen gehabt hätte, dessen Besatzung zuzurechnen sei. In seiner neuesten Rechtsprechung hat das Reichsgericht nunmehr den Begriff der erweiterten Besatzung aufgegeben. In seiner nunmehr maßgebenden Entscheidung vom 23. März 1907 („Zeitschrift für Handelsrecht“, Bd. 50, S. 86) führt es nämlich in dieser Hinsicht folgendes aus: Die Absicht des Gesetzgebers habe im Gesetz durch den Ausspruch, daß die Haftung sich auf dasjenige Schiff beschränken solle, welches den Schaden verursacht habe, einen genügend klaren Ausdruck gefunden. Eine unbefangene Auslegung, die nicht von der Tendenz beeinflußt sei, die seerechtlichen Grundsätze möglichst auf das Binnenschiffahrtsrecht zu übertragen, müsse zu diesem Ergebnis kommen. Es sei in der Tat unverkennbar, daß das Gesetz einen Gegensatz mache zwischen den Besatzungen der einzelnen Glieder des Schleppzuges und jedes Glied nur für seine Besatzung unter Ausschluß der Besatzung des anderen Gliedes haftbar machen wolle. Daher sei es durch dieses Gesetz ausgeschlossen, den Schiffseigner des geschleppten Schiffes für irgendeine schuldhafte Handlung der eigentlichen Besatzung des Schleppers — im Gegensatze zu einer etwa auf dem Schlepper befindlichen, zur unmittelbaren Besatzung des geschleppten Schiffes gehörigen Person — verantwortlich zu machen, mag diese Handlung auch die Bewegung des geschleppten Schiffes direkt oder indirekt beeinflußt und hierdurch den Schaden verursacht haben.

Demnach ist nach dem Standpunkte des Reichsgerichts, dem in Uebereinstimmung mit der weitaus herrschenden Ansicht in der Literatur beizustimmen ist, der Schiffseigner nur für das Verschulden seiner auf seinem eigenen Schiffe — dem Glied des Schleppzuges — befindlichen Besatzung grundsätzlich haftpflichtig, nicht für das Verschulden anderer Personen, die nicht zu der Besatzung seines Schiffes gehören, von ihm also mit anderen Worten nicht vertraglich in Diensten genommen worden sind. Daraus ergibt sich anderseits aber eine Haftung des Schiffseigners für den Fall, daß eine Person seiner Besatzung sich auf dem Schlepper — nicht also auf seinem geschleppten Schiff — befindet und hier durch eine schuldhafte Handlung einen Schaden verursacht, wenn die Handlung dieser Person in den Kreis ihrer Dienstverrichtungen fiel (§ 3 B.-Sch.-G.).

Für die Beweislast ergibt sich in Fällen letzterer Art, daß der Schiffseigner des beschädigten Schiffes, wenn er den Schiffseigner eines anderen Schiffes für den entstandenen Schaden ersatzpflichtig machen will, beweisen muß, daß die Beschädigung auf ein Verschulden der Besatzung dieses Schiffes zurückzuführen ist; von dieser Beweispflicht ist der klagende Schiffseigner jedoch dann befreit, wenn ohne weiteren Beweis feststeht, daß die Besatzung des haftpflichtig gemachten Schiffseigners gesetzliche oder polizeiliche Vorschriften zwecks Verhütung von Schiffsunfällen außer acht gelassen hatte. Für die Frage der Beweislast in Fällen, in welchen es sich um das Verschulden bezüglich der Nichtausführung des Schleppvertrages handelt, ist das Urteil des Reichsgerichts vom 10. Oktober 1903 („Hans. Gerichts-Zeitung“, 1904, S. 24) von maßgebender Bedeutung, in welcher es in dieser Hinsicht folgendermaßen heißt: „Die Revision macht geltend, das Berufungsurteil beruhe auf einem Verkennen der Beweislast: es sei nicht Sache des Klägers, ein Verschulden des Schlepperführers nachzuweisen, sondern die Beklagten hätten einen Entschuldigungsbeweis für die Nichtausführung des Schleppvertrages zu führen. Dieser Angriff ist unbegründet. Die Revision übersieht, daß der Nachweis, daß die Ausführung des Schleppvertrages durch einen vom Schlepper nicht zu vertretenden Umstand unmöglich gemacht worden ist, im vorliegenden Fall von vornherein gegeben war. Dieser Umstand ist das Reißen der Schlepptrosse, die von seiten der Schute geliefert worden war, und deren ordnungsmäßige Beschaffenheit der Schlepperführer nach der Feststellung des Oberlandesgerichts unterstellen durfte. Damit ist der Schlepper an sich entschuldigt und es war Sache des Klägers, wenn er ihn gleichwohl in Anspruch nehmen will, ihm einen besonderen Mißgriff bei der Ausführung des übernommenen Werkes nachzuweisen.“

Rechtsanwalt Dr. Werneburg, Berlin-Schöneberg.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Das Reichsverkehrsministerium in Berlin tritt, nachdem der Reichshaushalt von den gesetzgebenden Körperschaften genehmigt ist, nunmehr in folgender Gliederung in Wirksamkeit: Minister Reichsminister Dr. Bell; Vertreter: Unterstaatssekretär Stieler; Amtsräume des Ministers und des Zentralbureaus W 9, Linkstraße 44.

1. Eisenbahnabteilungen: Unterstaatssekretär Stieler, W 9, Linkstraße 44. I. Eisenbahnverwaltungsabteilung: Direktor Eberbach (Uebernahme der Staatseisenbahnen auf das Reich und Liquidation der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen): W 9, Linkstraße 44. Unterstellte Behörde: Reichseisenbahnzweigstelle in Karlsruhe; — II. Eisenbahnaufsichtabteilung: Wirklicher Geheimer Oberbaurat Petri. (Aufgaben des Reichseisenbahnamts) W 9, Linkstraße 44. — III. Verkehrsabteilung: Geheimer Regierungsrat Marx, W 9, Voßstraße 35. (Maßnahmen zur Behebung der Verkehrsnot.) Unterstellte Behörde: Schiffahrtabteilung (bisher beim Chef des Feldeisenbahnwesens) NW 40, Kronprinzenufer 19.

2. Abteilung für Wasserstraßen: Unterstaatssekretär Peters, W 66, Wilhelmstraße 80.

3. Abteilung für Luft- und Kraftfahrwesen (Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen); Unterstaatssekretär Euler, W 66, Wilhelmstraße 72. R.

Vertreter der Binnenschiffahrt bei den Eisenbahndirektionen. Auf Veranlassung des Reichsverkehrsministeriums wird zur Sicherstellung des weitestgehenden Zusammenarbeitens zwischen Eisenbahn und Schiffahrt die Einrichtung getroffen, daß sich bei den Eisenbahndirektionen ständig auch ein Vertreter der Schiffahrtsabteilung befindet. der auch örtlich in allen Einzelheiten die Verbindung zwischen Eisenbahn und Schiffahrt als den wichtigsten Verkehrsmitteln sicherstellt. Diese Einrichtung wird außerdem für die Verkehrstreibenden den Vorteil bringen, daß sie sich bei der Zurückweisung ihrer Transporte zum Eisenbahnweg sofort an einen Vertreter der Schiffahrtsabteilung wenden können, der ihnen bei Ueberleitung ihrer Sendungen auf den Wasserweg mit Rat und Tat behilflich ist. R.

Die Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 7. November 1919 betr. Verwendung der Fahrzeuge der Binnenschiffahrt für Lebensmittel und Kohlen sowie die dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen der Schiffahrtsabteilung vom 13. November 1919 befinden sich im genauen Wortlaut im Inseratenteil des vorliegenden Heftes der Zeitschrift. Die Schriftleitung.

Zu der Verordnung des Reichsverkehrsministers[1] vom 7. November, die für die Binnenschiffahrt von einschneidender Bedeutung ist, erfahren wir von der Schiffahrtsabteilung beim Reichsverkehrsministerium folgendes:

In dieser Verordnung wird zunächst festgesetzt, daß alle auf deutschen Gewässern beheimateten Binnenfahrzeuge bis auf weiteres lediglich für den Transport von Lebensmitteln und Kohlen, die im Interesse des Deutschen Reiches Verwendung finden, benutzt werden dürfen. Ausnahmen hiervon sind nur mit Genehmigung der Schiffahrtsabteilung zulässig. Ferner sieht die Verordnung eine Meldepflicht der Besitzer und Schiffer der oben bezeichneten Binnenfahrzeuge bei dem von der Schiffahrtsabteilung zu bestimmenden Beauftragten vor. Der Beauftragte kann eine Umleitung der Transporte verfügen.

Der Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung wird durch Ausführungsbestimmung der Schiffahrtsabteilung festgesetzt. Diese Ausführungsbestimmung ist ergangen, nach ihrem Inhalt tritt die Verordnung sofort in Kraft. Um das Genehmigungsverfahren so einfach wie möglich zu gestalten, erteilt die Schiffahrtsabteilung durch öffentliche Mitteilung und Rundschreiben an die von ihr gebildeten Frachtausschüsse und Betriebsverbände vorläufig die Genehmigung allgemein, aber unter dem ausdrücklichen Vorbehalt des jederzeitigen allgemein oder im besonderen Falle auszusprechenden Widerrufes, so daß vorerst die Einholung der Erlaubnis in jedem einzelnen Fall nicht erforderlich ist. Diese Regelung ist lediglich eine vorläufige.

Die Stellen, bei denen die Besitzer und Schiffer deutscher Binnenfahrzeuge sich zu melden haben und deren Verfügung über eine Umleitung sie nachkommen müssen, werden im Bedarfsfalle von der Schiffahrtsabteilung bestimmt werden.

Diese Anordnungen sind notwendig, um den Zusammenbruch der Versorgung der Bevölkerung mit Winterbrand und den notwendigen Lebensmitteln sowie der lebenswichtigen Betriebe mit Brennstoffen zu verhindern. Das Ziel ist nur dadurch zu erreichen, daß sämtliche deutsche Verkehrsmittel für diese dringenden Transporte zur Verfügung gestellt werden. T.

[1]) Vgl. S. 418 dieses Heftes.

b) Odergebiet.

Lage der Binnenschiffahrt auf der Oder im Monat Oktober 1919. Ein schon seit Wochen angekündigter Streik der Schiffer kam am 3. Oktober morgens in Kosel-Hafen zum Ausbruch und dehnte sich am 5. Oktober die Oder abwärts bis Oppeln aus; der gesamte übrige Teil des Flusses blieb von ihm unberührt. Während in der Nr. 40 der „Schiffspost“ vom 27. September (Organ des Verbandes der Binnenschiffer) die „Kollegen zur Arbeitsniederlegung am 1. Oktober aufgefordert wurden“, wenn

1. die Unternehmer sich weigern, die geltenden Lohnsätze zu zahlen, und
2. die Fahrzeuge nicht vorschriftsmäßig bemannt sind,

geht man wohl nicht fehl in der Annahme, die wirkliche Veranlassung zu dem Streik in der von dem Verbande der Binnenschiffer geforderten Hinzuziehung zu den Tarifverhandlungen (die am 23. August ihren Abschluß fanden) bzw. nachträglichen Besprechung des Tarifs und der Verbandsforderungen im Reichsarbeitsministerium zu suchen.

Beides war nicht nur von dem Arbeitgeberverband, sondern auch dem Transportarbeiterverband bzw. dem Zentralverband der Maschinisten und Heizer abgelehnt worden. Bedauerlicherweise fiel zeitlich mit der Aufreizung der Schiffsbesatzungen die schon im vormonatlichen Bericht erwähnte und verständliche Erregung der Schiffseigner zusammen über die überaus langsame und traurige Entladung der Erzkähne in Kosel-Hafen. In Ansehung der unhaltbaren Zustände war es den anhaltenden Bemühungen der Reedereien unter erheblichen Selbstkosten endlich gelungen, eine Einigung zwischen Eisenbahndirektion. Erzempfängern und Erzverfrachtern dahingehend zu erzielen, daß von den für Oesterreich bestimmten Erzen ein Teil in Kosel-Hafen auf Lager genommen werden konnte. Am 3. Oktober wurde also mit der Auflagerung begonnen, und im Laufe des Monats sind auf diese Weise annähernd 20 000 t aus den Kähnen ausgeladen worden.

Mit zweifachen Betriebserschwernissen hatte also die Oderschiffahrt zu Beginn des Monats Oktober zu rechnen. Aber während für die Entladung der Erzkähne, wie eben erwähnt, durch die Auflagerung bald eine Besserung zu erhoffen war und tatsächlich beobachtet werden konnte (am 3. Oktober harrten 280 Fahrzeuge auf Entlöschung, und am 27. Oktober war die Zahl bis auf die erträgliche, fast normale Höhe von 68 Fahrzeugen heruntergegangen), so fand auch der Streik eine nichtgeahnte schnelle Beendigung. Bereits am 7. Oktober wurden die Schiffsbesatzungen vorstellig, die Arbeit wieder aufnehmen zu wollen, wenn ihnen die Streiktage bezahlt würden, und obgleich diese Forderung eine geschlossene allgemeine Ablehnung erhielt, wurde am 8. früh die Arbeit wieder aufgenommen.

Eine wesentliche Beeinträchtigung des Kohlenumschlags haben die fünf Streiktage erfreulicherweise nicht hervorgerufen, da die

Schiffseigner durch gegenseitige Unterstützung die Uebernahme der Kohlen fortsetzten und es auf diese Weise ermöglichten, daß in der Zeit vom 3. bis 7. Oktober noch 73 beladene Fahrzeuge den Hafen verlassen konnten. Auch das Gesamtmonatsergebnis weist gegen die drei Vormonate eine beachtenswerte Besserung auf, indem rund 200 000 t Kohlen in Kosel-Hafen und 30 000 t in Oppeln verkippt wurden. Berücksichtigt man, daß für dieses Quantum etwa 950 Kähne erforderlich waren, und daß ferner die vorhandenen Räume bei dem anhaltenden Niedrigwasser nur mit drei Viertel ihrer Ladefähigkeit ausgenutzt werden konnten, so wird man mit allen Interessenten bedauern, daß 60 000 t den notleidenden Verbrauchern verlorengegangen sind, und die nicht verstummen wollende, vielmehr immer lauter und eindringlicher gestellte Frage der Schiffahrt verstehen: „Wo bleibt das Ottmachauer Staubecken, wo die versprochene Mindestfahrtiefe von 1,40 m auf der mittleren und unteren Oder ab Breslau?“

Die zulässige Tauchtiefe betrug

an	6 Tagen des Monats	0,98 m
„	16 „ „ „	1,08 m
„	4 „ „ „	1,18 m
„	5 „ „ „	1,28 m

Der Monat September war noch ungünstiger, zum Vergleich dürften die Zahlen noch nachgeholt werden:

An	3 Tagen	0,82 m
„	1 „	0,90 m
„	19 „	0,98 m
„	2 „	1,08 m
„	5 „	1,28 m

An den verschiedensten Stellen werden sogenannte Notstandsarbeiten ausgeführt, an Bauten, die wohl geplant waren, deren Linienführung aber noch nicht einmal genau feststand, geschweige denn, daß eine Baugenehmigung für sie vorlag — es sei nur an die Bauten zur Fortsetzung des Mittellandkanals von Hannover nach Peine und an die Erweiterungsbauten am Oder-Spree-Kanal als Teil der zukünftigen Elbe-Oder-Wasserstraße für Fahrzeuge mit 1000 t Ladefähigkeit erinnert —, an die Verbesserung der Oder selber wird nicht gedacht und doch dürfte gerade sie in den nächsten Jahren, solange die trostlosen Zustände auf der Eisenbahn keine durchgreifende Besserung erfahren, dazu berufen sein, mehr als in den letzten Kriegs- und Friedensjahren der Bahn ein gut Teil der Kohlenbeförderung abzunehmen. Warum werden die Erdarbeiten für das Ottmachauer Staubecken nicht auch als Notstandsarbeiten in Angriff genommen? Fehlt es an der geeigneten vorausschauenden Persönlichkeit, die die Regierung darauf aufmerksam macht? Die Schiffahrt hat seit Jahren keine Gelegenheit vorübergehen lassen, um immer wieder darauf hinzuweisen! Es war in den letzten Wochen so viel von dem „benachteiligten Osten“ zu lesen, sollte auch hier das der Grund sein?

Ein schwerer Schlag hat die Oderschiffahrt im Berichtsmonat auch in der erneuten Verhängung der Blockade über die Ostsee durch die Entente getroffen. Am 11. Oktober verfügt, stand am Monatsschluß trotz zahlreicher Bitten und Noten unserer Regierung — abgesehen von wieder zugestandenen kleinen Erleichterungen in der Küstenschiffahrt — noch keine Milderung oder Aufhebung in Aussicht. Seit dem 14. Oktober ist kein Lebensmittel- oder Erzdampfer mehr in den Stettiner Hafen eingelaufen; vergeblich haben zahlreiche Fahrzeuge in der Erwartung, daß die Sperre nur vorübergehend sein würde, kostbare Zeit in Stettin verloren, um sich schließlich doch leer heraufschleppen zu lassen. Außer dem Zeitverlust und dem entgangenen Nutzen aus der Bergladung haben sie den teuren Schlepplohn noch bar zuzahlen müssen. Hoffentlich kommen sie alle noch so rechtzeitig herauf, daß sie noch vor Anbruch des Winters eine Talreise vollenden, einige tausend Tonnen Kohlen den sehnsüchtig danach ausschauenden Verbrauchern zuführen und „zuletzt, doch nicht der letzte meinem Herzen“ für den erlittenen Schaden Entschädigung in der Talfracht finden können. Gr.

Der Schifferbetriebsverband für die Oder gegen die Tätigkeit der Reichsschutzflottille auf der Oder.

Die Beschwerden über die Maßnahmen der Durchsuchung von seiten der Reichsschutzflottille nehmen kein Ende. Die beklagten Zustände nehmen einen derartigen Grad an, daß mit Einstellung der Schiffahrt ernstlich zu rechnen ist. Der Schifferbetriebsverband als behördliches Organ zur Wahrung der Interessen der Kleinschiffahrt ebensosehr wie als öffentlich-rechtlicher Faktor des deutschen Verkehrswesens hält es für seine Pflicht, die Regierung mit allem Nachdruck darauf hinzuweisen, daß die getroffenen Maßnahmen falsch, verkehrsfeindlich und aufreizend sind und daß der Schaden, der hierdurch hervorgerufen wird, ein ungleich größerer ist als das, was die Motorbootsflottille Gutes wirken könnte.

Zunächst ersuchen wir darum, Kenntnis der Verfügungen zu erhalten, wonach überhaupt der Motorbootsflottille ein Recht der Durchsuchung zusteht. Keinem Schiffer, auch nicht uns, der von der Regierung eingesetzten Verwaltungsstelle der Organisation der Kleinschiffahrt, sind diese bekannt. Zu welchem Zweck erfolgt die Durchsuchung? Wir wissen nur, daß unangemeldet und unvorbereitet Truppen die Kähne betreten, dort Durchsuchungen abhalten, Waffen und Fischnetze, dann aber auch Lebensmittel und Kohlen beschlagnahmen. Ist es Aufgabe der Motorbootsflottille, das unberechtigte Mitnehmen von Waffen und Fischnetzen zu beseitigen, so mag dem zugestimmt werden. Wir erheben aber förmlichen Protest dagegen, daß die Kleinschiffahrt durch Haussuchungen, die sich nach Bestimmung der Strafprozeßordnung kein deutscher Staatsbürger gefallen zu lassen braucht, belästigt wird, daß tausend andere Menschen in ihren Wohnungen Waffen und Fischnetze, Lebensmittel und Kohlen besitzen, ohne daß, wie bei bezichtigten Verbrechern von Militärpersonen Durchsuchungen vorgenommen werden.

Irgendeine Rechtsgrundlage hierfür ist nicht vorhanden. Sollte sie bestehen, so ist es das Recht des Schifferbetriebsverbandes, hiervon Kenntnis zu erhalten.

Von der Rechtslage abgesehen ist die Maßnahme aber nicht anders als politisch gefährlich zu bezeichnen. Es ist der Reichsbehörde bekannt, daß bei Gründung der Schifferbetriebsverbände nicht eingesehen wurde, welche Vorteile die staatliche Organisation der Kleinschiffahrt gewähren könne, daß man sich vielmehr zur Aufgabe setzte, die Betriebsverbände als staatliche Einrichtung zu bekämpfen, indem man sie als das Mittel bezeichnet, die Kleinschiffahrt zu willenlosem Werkzeug der Regierung auszunützen. Da das nicht der Fall ist, protestieren wir mit Entschiedenheit gegen die Tätigkeit der Untersuchungsboote. Sie wird als unwürdig empfunden und als eine Maßnahme bezeichnet, die man keinem erwerbstätigen Stande zuzumuten wagt. Wir unserseits als Interessenvertretung der Kleinschiffahrt müssen dringend fordern, die Tätigkeit der Boote sofort einzustellen.

Praktisch ist aber die ganze Untersuchung ohne große Bedeutung. Gewiß ist es verboten, Fischereigeräte mit sich zu führen ohne behördliche Genehmigung, und nicht bestritten kann werden, daß eine Reihe von Schiffern diese Bestimmung übertritt. Derenthalben aber eine ganze Gruppe des gewerbefleißigen Mittelstandes durch Untersuchungen zu schikanieren und zu beleidigen, widerspricht jeder Auffassung vom freien Staatsbürgertum. An Land geschieht derartiges ja auch nicht. Die meisten Schiffer besitzen Waffenscheine, und es wird allgemein zugegeben, daß der Schiffer zu seinem Schutze einer Waffe bedarf. Man macht sich bei den Behörden, wie wir dies leider sehr oft empfinden müssen, eine recht unklare Vorstellung von den wirtschaftlichen Verhältnissen der Kleinschiffahrt. Waffenscheine — wie Lebensmittelmarken — gelten nur in einem beschränkten Bezirk. Der Schiffer ist aber nicht in der Lage, sich von sieben Regierungspräsidenten einen Waffenschein geben zu lassen. Auch die Verlängerung macht Schwierigkeiten. Nicht immer kann zur rechten Zeit die Verlängerung bewirkt sein, weil der Schiffer monatelang von seiner Heimat fern ist.

Was schließlich die Lebensmittel betrifft, so ist offenbar den Behörden nicht bekannt, welche Schwierigkeiten viele Lebensmittelkartenämter der Binnenschiffahrt bereiten. Die Marken haben beschränkte Gültigkeitsdauer. Dazu verlangt man noch, daß, wo man Lebensmittel entnimmt, die Marken abgestempelt werden. Nun hält aber das Fahrzeug nicht überall, und meistens trifft es so zu, daß der Schiffer in Stettin ohne Erfolg, dann in Fürstenberg wieder ohne Erfolg, dann in Breslau wieder ohne Erfolg Lebensmittel auf seine Marken zu erhalten versucht und schließlich nach Kosel kommt, wo die Gültigkeitsdauer abgelaufen ist. Ohne Marken bietet man ihnen Fleisch in Fülle an. Das gleiche gilt für Kartoffeln. Nun betreiben die meisten Schiffer zu Hause eine kleine Landwirtschaft. Wochen- und monatelang sind sie von zu Hause abwesend. Wenn sie sich also an geeigneter Stelle gehörig verproviantieren, ist das ihr gutes Recht.

Wir protestieren dagegen, daß Militärpersonen Kähne betreten dürfen, um Lebensmittel zu beschlagnahmen. Derartiges Beginnen wäre an anderen Orten wohl angezeigter und ergebnisreicher! Sollte aber wirklich auf einem Fahrzeug ein schwerer Verstoß gegen eine Strafbestimmung begangen sein, ohne daß er geahndet wird, so ist diese Tatsache weit weniger gefährlich, als wenn ein tatkräftiger und in der gegenwärtigen Zeit höchst wichtiger Zweig des deutschen Verkehrswesens unausgesetzt gestört und beleidigt wird.

Namens der Oderschiffahrt protestieren wir daher gegen die Tätigkeit der Untersuchungsboote, bestreiten ihre Rechtsgültigkeit, bezeichnen sie als politisch unklug und beleidigend und praktisch zwecklos. Sie hat nur den Erfolg, die loyal gesinnte Kleinschiffahrt in das radikale Lager zu treiben.

Der Chef der Flottille für die Oder hat persönlich durch Vermittlung des Schiffahrtsbeauftragten Breslau mit dem Vorstand des Betriebsverbandes verhandelt. Wir geben ohne weiteres zu, daß dieser Herr nach seinen Instruktionen zu handeln hat. Ihm gegenüber konnten wir nur die Klage vorbringen, die gegen seine Leute gerichtet waren, welche oftmals in unerhörter Weise ihre Untersuchungsaufgabe durchführen zu müssen glauben. Auf diesem Gebiete hat der Chef der Flottille Abhilfe zugesagt. Mehr wollte und konnte auch der Vorstand nicht von ihm erreichen. An die Zentralbehörde aber wenden wir uns mit dem dringenden Ersuchen, die Tätigkeit der Untersuchungsboote sofort einzustellen, da die Kleinschiffahrt mit Einstellung droht. Für die Schäden, die dann der Volkswirtschaft entstehen, können wir die Verantwortung nicht übernehmen, sondern überlassen sie denjenigen Stellen, die solcherlei angeordnet haben.

Schifferbetriebsverband für die Oder.

c) Elbegebiet.

Ermäßigung der Elbfrachten. Infolge besseren Wasserstandes und der dadurch vorgenommenen tieferen Beladung der Fahrzeuge sind die Elbfrachten mit Gültigkeit vom 17. November um 44 bis 59 Pf. für 100 kg ermäßigt worden. R.

d) Mittellandkanal und Wesergebiet.

Weser-Kanal-Verkehr. (Anfang November.) Im Bergverkehr nach Kanal- und Rheinplätzen war das Ladungsangebot nur mäßig. In Bremen und den Unterweserhäfen zur Verfügung kommender Schiffsraum mußte zumeist leer in das Kanalgebiet zurückgeschleppt werden.

Im Talverkehr dagegen wurde Leerraum, besonders für Kohlentransporte nach Hannover, Minden, Bremen, Ober- und Unterweserplätze, dringend gefragt.

Der Wasserstand der Weser hatte auch Anfang November eine wesentliche Besserung noch nicht erfahren, so daß an den Zechen vollbeladene Kähne nicht auf die Weser schwimmen konnten, ohne in Minden größere Ableichterungen vorgenommen zu haben. Nach und von Plätzen der Weser oberhalb Minden war nur mäßiger Verkehr.

Die letzten Tage der Berichtswoche brachten durch starkes Schneetreiben bereits Behinderungen in der Schiffahrt, namentlich an den Schleusen Hemelingen und Dörverden.

e) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Die Lage der Rheinschiffahrt Anfang November. Der Wasserstand des Rheines ist etwas gestiegen. Der Pegel zeigte am 14. November bei Kehl 1,76 m, bei Caub 1,32 m, bei Köln 1,32 m. Die Abladetiefen für Fahrten durchs Gebirge konnten auf etwa 1,70 m erhöht werden, bei tief abgeladenen Kähnen sind aber weiter Erleichterungen erforderlich. Es ist eine ganze Reihe sehr tief abgeladener Kähne mit amerikanischer Kohle aus Rotterdam unterwegs, bei deren Abfertigung man wahrscheinlich mit steigendem Wasser gerechnet hatte. Trifft diese letztere Erwartung nicht schnell ein, so wird auf der Gebirgsstrecke zweifellos ein größerer Aufenthalt entstehen, da so viel Leichterraum, wie die erwähnten Kähne brauchen werden, zurzeit überhaupt nicht vorhanden ist. In der Regel pflegt ja der November Wasserzuwachs zu bringen, in diesem Jahre läßt aber dieser ungewöhnlich lange auf sich warten.

Infolge der Sperrung des Personenverkehrs hat die Wagengestellung sich erheblich gebessert, was auf die Kohlenzufuhren zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen sehr günstig eingewirkt hat. Der Umschlag an den Kippern hob sich im arbeitstäglichen Durchschnitt auf 18 700 t gegen rund 15 000 t in der Vorwoche. Die Abfertigung der Kähne an den Kippern geht im allgemeinen flott vor sich. Bei Abfassung dieses Berichts lagen etwa 40 Kähne an den Kippern, die auf Beladung warteten, während die Zahl in früheren Monaten zeitweilig bis zu 200 betrug. Der Umschlag in den Kanalhäfen hielt sich mit rund 17 000 t arbeitstäglich auf der Höhe der Vorwoche. Der Leerraum des Kohlenkontors im und auf dem Wege zum Kanal beziffert sich auf rund 30 000 t.

Die Frachtnotierung an der Schifferbörse ruht noch immer. Die Kahnmiete von der Ruhr nach Mannheim beträgt jetzt 0,40 M je Tonne und Tag. Der offizielle Schlepplohn für die gleiche Strecke wird mit 16 M für kleine Schiffe notiert. Tatsächlich werden aber vielfach 18 M bis 20 M bezahlt. Der Schlepplohn von Mannheim nach der Ruhr hielt sich auf 800% über Tarif.

Der Schlepplohn von Rotterdam nach der Ruhr beträgt 50 cts. Tarif plus 1,10 fl. die Last; die Tagesmiete für Bergfahrten ist im Zusammenhange mit dem Rückgange der amerikanischen Kohlenzufuhren auf 7 cts. zurückgegangen gegen 8 bis 10 cts. in der Vorwoche. Unter den Lebensmitteltransporten befinden sich auch u. a. holländische Kartoffeln.

Wie gemeldet wird, ist nunmehr auch die Fahrt nach Antwerpen für deutsche Rheinschiffe wieder freigegeben. Es sind dabei gewisse Formalitäten zu erfüllen. So muß bei der Einfahrt und Ausfahrt nachgewiesen werden, daß die verfrachteten Waren für die Alliierten bestimmt sind. Seitens des Schiffspersonals sind Paßvorschriften zu beachten. Auch deutsche Seeschiffe können unter gewissen Bedingungen wieder nach Antwerpen fahren.

Die außerordentliche Erhöhung der Wagenstandgelder ist auch für die Rheinschiffahrtsinteressenten von einschneidender Bedeutung. Die Speditionsfirmen werden durch diese Maßnahme hart betroffen. Die Erhöhung erscheint um so unberechtigter, als die Firmen nicht die Möglichkeit haben, durch schnellere Abladung diese außerordentliche Verteuerung ihres Geschäftsbetriebes auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die Verkürzung der Arbeitszeit steht dem hindernd im Wege. Auch erfolgt die Wagenzuführung äußerst unregelmäßig. Die Maßnahme muß demnach auch vom Standpunkte der Binnenschiffahrt als durchaus willkürlich und den wirtschaftlichen Forderungen nicht Rechnung tragend bezeichnet werden. R.

Vor einer Stillegung der gesamten Rheinschiffahrt. Die Binnenschiffer und Flößer des Rheins, die im Deutschen Transportarbeiterverband organisiert sind, haben den Partikulierschiffern die bisher geltenden Tarifverträge gekündigt und den Abschluß neuer Verträge bis zum 1. November verlangt. Da die Partikulierschiffer die neuen Verträge nicht angenommen haben, drohen nun die Schiffer, sämtliche Fahrzeuge stillzulegen. Dadurch wird die augenblickliche schwierige Lage des Rheinverkehrs weiter verschärft, insbesondere die Kohlenversorgung Süddeutschlands in die größte Gefahr gebracht. In Mainz sind die Schiffer bereits am 30. Oktober in den Streik getreten. Sie fordern einen wöchentlichen Zuschlag von 30 M. Der Verkehr im Mainzer Hafen ruht. Die Transportarbeiter und die Kohlenarbeiter in Gustavsburg sind in den Sympathiestreik getreten. Ein Stillstand der Umschlagsvorrichtungen des dortigen Bezirks ist in drohende Nähe gerückt. Das Eingreifen der obersten Gewerkschaftsbehörden ist bis jetzt erfolglos geblieben. Ein Uebergreifen des Streiks auf Mannheim steht bevor, da hier die Transportarbeiter sich dem Streik der dortigen Metallarbeiter anschließen wollen. Auch in Düsseldorf waren die Transportarbeiter am 3. November in den Streik getreten, der aber schon am folgenden Tage durch Verhandlungen beigelegt wurde, wobei eine Lohnerhöhung bewilligt wurde. In Münster sind die Transportarbeiter gleichfalls im Streik, doch hofft man, daß durch einen Schiedsspruch des Reichskommissars Severing der Streik beigelegt wird.

Wie wir inzwischen erfahren, hat die auf Veranlassung der Schiffahrtgruppe West zwischen den Vertretern des Partikulierschifferverbandes „Jus et Justitia" und dem Deutschen Transportarbeiterverband stattgefundene Besprechung zu einer Verständigung geführt, so daß ein Streik anscheinend vermieden wird. R.

Die Kohlenverschiffung auf dem Rhein. Aus Duisburg wird uns geschrieben: „Die Kohlenausfuhren in den Duisburg-Ruhrorter Häfen betrugen im September 488 433 t gegen 478 842 im Vormonat. In den ersten neun Monaten des laufenden Jahres blieben die Kohlenzufuhren um 3 560 941 t gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres zurück. Die Kohlenabfuhr stellte sich im September auf 479 259 t gegen 436 383 im Vormonat. In den ersten neun Monaten 1919 blieb die Abfuhr um 3 426 412 t gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres zurück, dagegen stieg die Ausfuhr nach Holland in den ersten neun Monaten dieses Jahres auf 191 350 t gegen 14 377 t in der gleichen Zeit des Vorjahres." R.

Kohlentransporte auf dem Rhein. Es schweben bekanntlich regierungsseitig Erwägungen, die Rheinschiffahrt zu veranlassen, den Transport von Gütern zugunsten der Kohlenbeförderung teilweise einzustellen. Ehe man in dieser Hinsicht praktisch vorgeht, bliebe aber erst zu prüfen, ob Förderung und Wagengestellung überhaupt auf eine derartige Höhe gebracht werden können, daß eine Ausnutzung der gesamten Rheinflotte nur für Kohlentransporte auch tatsächlich möglich ist. Denn für die Rheinschiffahrt bedeutet eine derartige Maßnahme ein sehr zweischneidiges Schwert, da bei einer Ausschaltung der Rheinreedereien vom allgemeinen Güterverkehr sich zweifellos die Holländer desselben nach Möglichkeit bemächtigen werden. Stellt es sich dann später heraus, daß wegen mangelnder Förderung usw. doch nicht der gesamte deutsche Kahnraum für Kohlentransporte Verwendung finden kann, so ergibt sich für die überzähligen Schiffe eine sehr üble Lage, da die übrigen Gütertransporte schon an Ausländer vergeben sein und die deutschen Schiffe und Reeder somit das Nachsehen haben werden. R.

Der Wasserstraßenbeirat für den Rhein-Herne- und Dortmund-Ems-Kanal, der in Münster i. Westf. unter dem Vorsitz des Oberpräsidenten stattfand, hat beschlossen, die Schlepplöhne mit Gültigkeit vom 15. November ab um 100 Prozent zu erhöhen. Diese Erhöhung ist begründet mit der allgemeinen Teuerung, insbesondere durch die wesentlich gestiegenen Arbeiterlöhne. Von den Mitgliedern des Beirats wurden in den Landeswasserstraßenbeirat gewählt: Bergrat Kleine (Dortmund), Generaldirektor Kleimanns (Recklinghausen) und Direktor Engberding (Münster). R.

Die Bestrebungen zur Wiederschiffbarmachung der Ruhr haben, wie wir hören, in letzter Zeit wieder neue Antriebe erhalten. Infolge der Erfahrungen des letzten Krieges ist man in leitenden Kreisen zu der Ueberzeugung gekommen, daß man neben einem leistungsfähigen Eisenbahnnetz auch ein ausgedehntes Wasserstraßensystem zur Entlastung der Schienenwege durch den Transport der Massengüter unbedingt nötig hat. Diese Erkenntnis in Verbindung mit anderen Motiven politischer Art hat die maßgebenden Kreise veranlaßt, die wirklich bauwürdigen Wasserstraßenentwürfe zur Ausführung zu bringen. So hat letzthin der Abgeordnete Martin (Witten) bei der Beratung des Bergetats auch auf die Notwendigkeit der Kanalisierung hingewiesen und dazu folgende bemerkenswerte Ausführungen gemacht:

„Der Ruf nach Kohle wird immer deutlicher und klingt immer vernehmlicher auch denen in die Ohren, die sich noch im Frühjahr nicht darüber klar waren, daß wir einer furchtbaren Not entgegengehen, wenn man immer wieder von neuem Beunruhigungen in unser Volk hineinträgt.

Eine wesentliche Steigerung unserer Kohlenproduktion ist nur dann möglich, wenn wir neben der rastlosen Arbeit auch alle abbauwürdigen Felder und Kohlengebiete erschließen, und da ist festzustellen, daß wir in verschiedenen Gegenden Deutschlands, namentlich im Ruhrgebiet, noch große Kohlengebiete haben, die schon einmal erschlossen gewesen, aber dann verlorengegangen sind, weil man glaubte, sie wären nicht einträglich genug. Es sind die großen Kohlenflöze in den Ruhrbergen. Der Direktor der Bergschule in Bochum, Professor Grife, hat berechnet, daß in den Ruhrbergen noch 800 Millionen Tonnen abbauwürdige Kohlen anstehen (Hört, hört! rechts), die mindestens hundert Jahre hin-

durch einer großen Zahl Arbeiter Brot geben und zur Versorgung unseres Volkes wesentlich beitragen können. (Zuruf.) — Ich komme darauf, Herr Hue! Diese Zechen an der Ruhr waren teilweise in den sechziger und in den siebziger Jahren schon im Betrieb. Sie sind in den achtziger Jahren stillgelegt worden, weil man glaubte, sie brächten nicht genug Gewinn. Man hat dann die Förderziffern auf die Schächte im Münsterlande verlegt. Es bestanden an der Ruhr 80 Zechen, heute sind es deren nur noch 15.

Die Erschließung der Ruhrzechen ist also unbedingt notwendig. Sie werden aber nur dann rentabel, wenn wir den Abtransport der Kohlen sicherstellen. Das kann nur durch die Kanalisierung der Ruhr geschehen.

Die Ruhr war früher kanalisiert. Sie ist dann verschlammt und versandet, die Zechen sind eingegangen, viele Ruhrgemeinden sind in große Bedürftigkeit hineingeraten. Das läßt sich alles beseitigen, wenn wir die Ruhr wieder schiffbar machen.

Wir haben in den Ruhrbergen einen seßhaften wetterharten Bergmannsstand, der aus Liebe zur ererbten Scholle täglich bis zu vier Stunden beschwerliche Märsche macht, um zum nächsten Pütt zu gelangen; er hält trotzdem fest an seinem vom Vater ererbten Kotten, weil er in alter westfälischer Zähigkeit glaubt, daß es ihm in den Ruhrbergen am besten geht und sie das Schönste sind auf Gottes weiter Welt. Diese Leute meinen nun, daß man ihnen viel bessere Arbeitsgelegenheit geben könnte, wenn man jetzt die Ruhrpütte wieder aufmachte, die Ruhr kanalisierte und wieder eine blühende Bergwerksindustrie an der Ruhr entstehen ließe.

Der Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten sein Projekt erneut eingereicht, und ich kann mit besonderem Dank an das Ministerium hier öffentlich feststellen, daß der Herr Minister sich auch bereit erklärt hat, die Kommission zu empfangen und sich das Projekt erklären zu lassen. Dieses Projekt wird sich verwirklichen lassen, und zwar zum Besten der anliegenden Gemeinden und nicht zuletzt zur Steigerung unserer Kohlenproduktion.

Wir haben die Kohle so blutnötig, denn die Weiterentwicklung unseres Wirtschaftslebens ist doch von der Kohlenmenge abhängig. Die Erschließung der Ruhrberge zur Gewinnung der Kohle ist also eine Lebensnotwendigkeit für unser schwergeprüftes deutsches Volk."

Der Ruhrverein kann in diesem Jahre auf eine zwölfjährige angestrengte Arbeit zurückblicken, es wäre daher zu wünschen, daß seine Pläne einer baldigen Verwirklichung entgegengehen. Das engere Ruhrtal wird trotz reicher Kohlenschätze, einer alteingesessenen Industrie und einer arbeitgewohnten Bevölkerung wirtschaftlich weiter zurückgehen, wenn nicht die Ruhr als billiger Frachtenweg neu ersteht und dem Flußtal neue Entwicklungsmöglichkeiten, namentlich auch die Wiederbelebung des Bergbaues, gibt.

f) Oestliche Wasserstraßen.

Schluß der ostdeutschen Binnenschiffahrt. Durch den stark einsetzenden Frost ist in diesem Jahre die Binnenschiffahrt in Ostdeutschland viel früher als sonst eingestellt worden. Diese Tatsache verschärft die ohnehin bestehenden Verkehrsschwierigkeiten und erschwert sehr die Versorgung der Städte mit Lebensmitteln und Kohlen. Auch die Holzbeförderung wird völlig unterbunden. In Danzig hatte die Reederei Weichsel am 7. November eine neue Dampferlinie zwischen Danzig und Königsberg für den Personenverkehr eröffnet. Die Dampfer hatten aber mit solchen erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen, daß der Verkehr schon am 9. endgültig eingestellt werden mußte.

Im Herbst war der Schiffsverkehr auf der Weichsel sehr schwach. Indessen wurden wenigstens von Danzig nach Elbing und Königsberg ansehnliche Gütermengen mit Dampfern befördert. Der letzte Dampfer mit Gütern ging von Königsberg nach Danzig am Freitag, den 7. November d. J., ab und traf erst am Sonnabend in Danzig ein. Ein Dampfer, der an diesem Tage von Danzig nach Königsberg gehen wollte, mußte seine Absicht aufgeben. Im Frischen Haff lag schon seit dem 3. d. M. viel Eis, besonders an der Pregelmündung. Seit dem 9. ist es zum größten Teile zugefroren, und auch die Weichsel ist vor den Mündungen mit Eis bedeckt. Viele Kähne konnten wegen des Treibeises auf der Stromweichsel ihre Heimathäfen nicht aufsuchen. Auf der Memel ist die Schiffahrt bereits am 3. November eingestellt worden. In Reedereikreisen hofft man, daß die Schiffahrt noch einmal in Gang kommen werde. So ähnlich sei es in den letzten Wintern fast immer gewesen. M.

Einstellung der Memelschiffahrt infolge Frostes. Infolge des starken Frostes und des Eisganges mußte die Schiffahrt auf der litauischen Memel und den Wasserstraßen östlich von Königsberg, Pregel und Deime am Mittwoch, 5. November, eingestellt werden. Auf den westlichen Wasserstraßen, Haff und Weichsel, ist die Schiffahrt mit großen Erschwernissen aufrechterhalten worden. Doch ist die Haffschiffahrt infolge des eingetretenen Schnees auch schon sehr stark behindert, so daß, falls ein Umschlag des Wetters nicht zu erwarten ist, auch mit Einstellung dieser in den nächsten Tagen zu rechnen wäre.

Ueber die vorläufige Einstellung der Memelschiffahrt berichtet die „Tilsiter Allgemeine Zeitung": Die Memelschiffahrt hat in diesem Jahre infolge des so frühzeitg aufgetretenen Frostes, der die Memel auf russischem Gebiet bereits zeitweise hat zufrieren lassen, ein vorzeitiges Ende gefunden und ruht augenblicklich vollständig, während russisches Grundeis den Strom hinabtreibt. Der letzte Personendampfer fuhr am 2. November nach Schmalleningken hinauf, nahm seine dort lagernden Kohlenvorräte ein und fuhr zurück nach dem Tilsiter Hafen. Eine ganze Anzahl von Schiffen ist noch in Kowno und wird voraussichtlich den Winter dort bleiben müssen, da kein Schleppdampfer es mehr wagt, hinaufzufahren, um sie abzuholen. Der Ragniter Hafen bietet bei dem jetzigen niedrigen Wasserstande nur wenigen Schiffen Platz und ist vollständig belegt. R.

Der Rückgang der Weichselschiffahrt. Der Verkehr auf der Weichsel ist in den letzten Wochen allmählich immer geringer geworden. Schon vor dem großen Binnenschiffahrtsstreik war ein starker Rückgang bemerkbar; dann ist der Verkehr noch schwächer geworden. Ein Teil hat dazu wohl die Verhängung der Blockade in der Ostsee beigetragen, die den Danziger Seeverkehr stark lähmt und natürlich auch zur Folge hat, daß keine Güter für das Hinterland ankommen. Hauptsächlich aber erklärt sich der schwache Verkehr auf der Weichsel durch das Aufhören der Beförderung von Lebensmitteln nach Polen. Während noch im September wöchentlich 10 bis 20 Kähne mit Getreide von Danzig nach Warschau abgingen, hat in den letzten beiden Wochen überhaupt kein Verkehr nach Warschau stattgefunden. Die Lebensmitteleinfuhr nach Polen ist vorläufig so gut wie beendet, und die Einfuhr von Rohstoffen, die statt dessen zu erwarten ist, ist vorläufig noch kaum in Gang gekommen. In den letzten Wochen kamen für Polen nur verhältnismäßig geringe Gütermengen nach Danzig, die teils in Danzig gelagert, teils mit der Bahn weiter befördert werden. Das Ergebnis für die Weichselschiffahrt ist nun das, daß in der vorigen Woche nur etwa zehn Kähne von Danzig stromauf gegangen sind, während es im August und September meist dreimal so viel waren. Auch der Schiffsverkehr im westpreußischen Weichseldelta ist schwächer geworden. Die Getreidezufuhr vom Weichseldelta nach Danzig ist beendigt. Bei dem geringen Verkehr spricht auch wohl mit, daß in den Abtretungsgebieten das Wirtschaftsleben zu stocken beginnt. Es wird dort erst wieder in Gang kommen, wenn die polnische Verwaltung durchgeführt ist. Darauf ist es wohl zurückzuführen, daß auch die Bretterzufuhr aus der Bromberger Gegend nach Danzig nachgelassen hat. R.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder

Dem „Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt" sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. Nr. 22) als Mitglieder neu beigetreten:

Sehrwald, Otto, Kaufmann, i. Fa. Westfälische Transport A.-G. zu Wolthusen b. Emden, Zeppelinstraße 1.

Aus verwandten Vereinen

Der Brandenburger Oderverein (vgl. Notizen in Heft 18, S. 309 und in Heft 19, S. 322 dieser Zeitschrift) hielt am 28. Oktober in Frankfurt a. d. O. eine Sitzung ab, in der die Satzungen nochmals durchberaten wurden. Einige Aenderungen wurden für nötig befunden. Dem § 10 wurde auf Antrag des Geschäftsführers des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt Dr. Reichelt beigefügt: „Für kleinere Schifferinnungen und Schiffervereine kann auf Antrag der Beitrag vom Vorstand ermäßigt werden." Ferner wurde beschlossen, die Ausschußsitzung gleichzeitig als Gründungsversammlung im Sinne des Gesetzes zu betrachten und einen vorläufigen Vorstand zu bilden. Dementsprechend wurde der Satzung als § 13 hinzugefügt: „Bis zum Zusammentritt der ersten Hauptversammlung werden die Geschäfte des Brandenburgischen Odervereins von einem Vorstand wahrgenommen, der aus fünf Mitgliedern besteht. Aus diesem wird ein Vorsitzender erwählt. Ferner wird dem Vorstand ein sechstes Mitglied hinzugewählt, das den Vorsitzenden bei Behinderung vertritt und nur in diesem Falle stimmberechtigt ist." Die erschienenen Vertreter der Arbeitnehmerverbände erklärten, daß auch ihre Organisationen großes Interesse an der gemeinsamen Wahrung aller auf die Oder bezüglichen Interessen haben und die Bestrebungen des Odervereins unterstützen werden. Um auch diesen Organisationen die Möglichkeit der Mitarbeit zu geben, wurde beschlossen, den vorläufigen Ausschuß durch Hinzuwahl von vier Mitgliedern aus Arbeitnehmerkreisen zu erweitern. Als vorläufiger Vorstand im Sinne des § 13 der Satzungen wurden gewählt: Oberbürgermeister Dr. Trautmann (Frankfurt a. d. O.), dem gleichzeitig das Amt als Vorsitzender übertragen wurde; Stadtbaurat Hecht (Küstrin); Schiffahrtsdirektor Knorr (Fürstenberg a. d. O.); Gewerkschaftsangestellter Seidel (Berlin); Gewerkschaftsangestellter Klebe (Berlin). Für den Fall der Behinderung des Vorsitzenden: Stadtrat Dr. Müller (Frankfurt a. d. O.). Der Brandenburgische Oderverein soll sich mit dem Schlesischen Provinzialverein für Fluß- und Kanalschiffahrt und dem Pommerschen Binnenschiffahrtsverein zum Oderbund zusammenschließen. Es wurde ferner beschlossen, dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt als körperschaftliches Mitglied beizutreten. Dr. R.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt, Schiff- und Wasserbau

E. Haubuß Schiffahrtsgesellschaft m. b. H., Stettin. Gegründet am 30. September 1919 mit 20 000 M Stammkapital zur Fortführung des bisherigen Unternehmens. Geschäftsführer Heinrich Haubuß und Otto Schünemann; Prokurist Paul Berning.

See- und Kanalschiffahrt Wilhelm Hemsoth A.-G., Dortmund. Die Prokura des Eberhardt Bruns ist erloschen.

Skandinavische Bagger- und Schleppschiffahrt G. m. b. H., Hamburg. In Berlin wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Joh. C. Tecklenborg A.-G., Schiffswerft und Maschinenfabrik, Bremerhaven. Aus dem Vorstand sind ausgeschieden Dr.-Ing. Georg Wilhelm Claussen durch Tod und Chr. L. C. Rosenberg. Zu ordentlichen Vorstandsmitgliedern sind ernannt Georg Wilhelm Claussen, Friedrich Tecklenborg und Dr.-Ing. Hans Wach.

Westwerft G. m. b. H., Grünau. Gegründet am 29. September 1919 mit 20 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Dr.-Ing. Erwin Kramer, Julius West.

Wieler & Hardtmann A.-G., Danzig. Das am 31. Juli 1919 beendete Geschäftsjahr brachte nach 80 065 M Abschreibungen 287 721 M Reingewinn. Aus ihm wurden auf 2 000 000 M Aktienkapital 7% Dividende bezahlt.

In **Frankfurt a. M.** ist ein Speditions- und Schiffahrtsunternehmen unter der **Firma „Kosmos", Internationale Speditions- und Schiffahrtsgesellschaft m. b. H.**, errichtet worden.

Durch Zusammenlegung verschiedener bereits längere Jahre bestehender Betriebe und durch den Beitritt durchaus erfahrener Fachleute auf dem Gebiete des Transportwesens sowie durch kapitalkräftige Fundierung ist die Gesellschaft in der Lage, allen Anforderungen in weitestgehendem Maße gerecht zu werden, so daß die Auftraggeber alle die Vorteile genießen, welche man heute von einem auf der Höhe der Zeit stehenden Speditions- und Schiffahrtsbetrieb erwarten darf.

Die Firma befaßt sich mit der Ausführung von Transporten und Speditionen jeder Art auf den Land-, Fluß- und Seewegen im In- und Auslande und sichert ihren Kunden streng reelle, sachgemäße und fachmännische Bedienung zu. Geschultes Personal, weitverzweigte Verbindungen an allen Hauptplätzen des In- und Auslandes sowie teilweise eigene Vertretungen und Niederlassungen bieten die Gewähr einer glatten und prompten Abwickelung sämtlicher Aufträge.

Große Bahn- und Wasserumschlagsanlagen sowie geräumige Lagerhallen und Lagerplätze ermöglichen die Bewältigung eines ausgedehnten Bahn- und Schiffahrtsumschlagsverkehrs für Stückgüter und Massentransporte.

Zu Geschäftsführern sind ernannt die Gesellschafter Herr Hans Vetter, zuletzt Vorstand der Schiffahrtsgruppe West, Betriebsstelle Köln, und Herr Paul Wenzel, bisher Geschäftsführer der Internationalen Speditionshauses Carl Lassen, Frankfurt a. M.

Schiffahrtsbetrieb und Schiffahrtsverkehr

Schiffsverkehr im Rheinhafen zu Karlsruhe

im 3. Vierteljahr 1919:

	Güterboote					Schleppkähne					Gesamtzahl der Schiffe	Gesamtzahl der Güter in Tonnen	Bemerkungen
	Anzahl				Güter in Tonnen	Anzahl				Güter in Tonnen			
	im ganzen	darunter Ank.-Ladg.	darunter Rest-Ladg.	leer		im ganzen	darunter Ank.-Ladg.	darunter Rest-Ladg.	leer				
a) Ankunft													
1. zu Berg:	18	—	—	—	3 822	245	—	11	20	196 263	262	200 085	
2. zu Tal:	3	—	—	2	—	22	—	—	21	419	25	419	
Summe a:	21	—	—	2	3 822	267	—	11	41	196 682	287	200 504	
b) Abgang:													
1. zu Berg:	6	—	5	1	—	3	—	1	—	1 335	9	1 335	
2. zu Tal:	14	—	—	1	1 992	273	—	—	174	76 362	287	78 354	
Summe b:	20	—	5	2	1 992	276	—	1	174	77 697	296	79 689	
Summe a:	21	—	—	2	3 822	267	—	11	41	196 682	287	200 504	
zus. i 3 Vierteljahr 1919:	41	—	5	4	5 814	543	—	12	215	274 379	583	280 193	

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 84a, 2. S. 49 521. **Uferdeckung aus nachsinkenden Bohlen mit Gleitunterbau.** August Seboldt, Fürstenwalde, Eisenbahnstraße 32. 25. 1. 19.

Klasse 84c, 2. H. 71 979. **Vortreibrohrspitze mit verschließbaren Klappen.** Gebrüder Bastiaan en Klaas de Geus van den Heuvel, Amsterdam, Oranje Nassaulaan u. Egon Handl, Amsterdam; Vertr.: K. Hallbauer, Dipl.-Ing. A. Bohr, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 11. 4. 17. Holland 17. 4. 16.

Klasse 84c, 2. B. 81 511. **Vortreibrohr aus Eisenblech für Betonpfahlgründungen.** Dipl.-Ing. Izil Behrmann, Berlin-Schöneberg, Akazienstraße 7a. 25. 4. 16.

Klasse 84d, 4. H. 75 593. **Spülrohrkopf.** Max Haase, Stettin. 15. 11. 18.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt **„Rheinmetall", Rheinische Metallwaren- und Maschinenfabrik in Düsseldorf-Derendorf:** „Erzeugnisse der Werke", bei, worauf wir hierdurch besonders aufmerksam machen.

„Kleine Anzeigen" (s. S. 418) werden durch diese Zeitschrift mit gutem Erfolg veröffentlicht.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 35. 305 178 „K". **Vorrichtung zum Zerschneiden eines auf dem Meeresgrund liegenden Kabels.** Eugen Winkler u. Heinr. Schieferstein, Wien; Vertr.: C. Gronert, W. Zimmermann u. E. Jourdan, Pat.-Anwälte, Berlin. 20. 8. 16. W. 48 278.

Klasse 65d, 5. 317 483. **Torpedoantrieb.** Ernst Sokolowski, Hamburg, Klosterallee 9. 6. 3. 18. S. 47 950.

Klasse 65d, 9. 317 334. **Minenräumer u. dgl.** Drägerwerk, Heinr. u. Bernh. Dräger, Lübeck. 28. 10. 14. D. 31 356.

Klasse 65d, 9. 316 978. **Zünder für Minen.** Fa. Wilhelm Poppe, Kiel. 26. 8. 16. P. 35 081.

C. Patent-Löschungen.

Klasse 65d, 306 684. 308 228.

Klasse 84c, 260 504.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65c. 717 831. **Ruderblatt.** Carl Mannesmann, Remscheid-Bliedinghausen. 4. 9. 19. M. 63 015.

Klasse 65c. 717 832. **Bootskörper.** Carl Mannesmann, Remscheid-Bliedinghausen. 4. 9. 19. M. 63 016.

Klasse 65c. 718 186. **Zusammenlegbares Boot.** Albert Bräunig, Berlin-Steglitz, u. Wilhelm Bräunig, Birkenwerder, Bez. Potsdam. 10. 5. 19. B. 82 773.

Bücherbesprechungen

Prämienanleihen, von Dr. H. Schippel, Regierungsrat im Reichsfinanzministerium, Preis 1 M (Verlag W Moeser Buchhandlung, Berlin S 14, Stallschreiberstraße 34/35), betitelt sich die hochaktuelle Broschüre des bekannten Fachmannes.

In knappen Leitsätzen behandelt der Verfasser diesen umfangreichen Stoff, in gedrängter Kürze unterrichtet er den Leser über alles Wissenswerte auf diesem Gebiete. R.

Das Schiffahrt-Jahrbuch 1920, herausgegeben vom Seedienst A.-G., früher Hamburg, jetzt Berlin SW, Krausenstraße 38/39, das wir bereits in Heft 14 dieser Zeitschrift, S. 229, eingehend besprochen haben, ist soeben mit seinem ersten Jahrgang erschienen. Das Werk, das auf Grund seiner Ausführlichkeit und übersichtlichen Anordnung bald allen Reedereien, Im- und Exporteuren, Schiffsmaklern, Spediteuren, Versicherungsgesellschaften, -maklern und -agenten ein wichtiger Faktor für die Erleichterung der Betriebsführung sein dürfte, behandelt sowohl Seeschiffahrt als auch Binnenschiffahrt und Versicherung.

Das Buch macht einen guten Eindruck und hat die gehegten Erwartungen voll und ganz erfüllt. Der sehr umfangreiche und vielseitige Inhalt behandelt:

1. Die Seeschiffahrt mit einer einleitenden Abhandlung des Herrn Herbert (Hamburg) über „Die deutsche Handelsflotte im Weltkriege" unter Angabe der neuen Namen der beschlagnahmten deutschen Schiffe, ihres Tonneninhalts nach Ländern geordnet. Es bildet somit wichtiges und umfassendes statistisches Material. Außerdem ist in dem Jahrbuch ein ausführliches Register aller Schiffsmakler, Seebehörden, Reeder der See- und Binnenschiffahrt, Bergungsgesellschaften, Konsulate in den Seestädten, Versicherungsgesellschaften und Versicherungsmakler enthalten.

2. Versicherungen mit einer Abhandlung von Dr. Brüders (Berlin) über „Die deutsche Seeversicherung während des Krieges" und folgende Unterabteilungen: Versicherungsfirmen, Havariekommissare, große Havarei, Konnossementsbedingungen, Gesetzgebung, Verluststatistik.

3. Binnenschiffahrt mit einer Abhandlung von Geh. Regierungsrat Professor Flamm (Charlottenburg): „Die Binnenschiffahrt im deutschen Wirtschaftsleben", mit den Unterabteilungen: Firmen und Wasserstraßen.

4. Allgemeines unter Angabe der wichtigsten Kanäle und einem vollständigen Verzeichnis aller Spediteure. Den Schluß bilden reichhaltige Tabellen, von denen hier die Entfernungen nach den bedeutendsten überseeischen Häfen erwähnt seien. Das Jahrbuch wird jährlich in erneuter und verbesserter Auflage erscheinen. Der Preis für das 500 Seiten starke Werk stellt sich auf 15 M einschließlich 10 v. H. Teuerungszuschlag. R.

Bekanntmachung betr. Schiffsliegegelder.

Das im § 32 des Reichsgesetzes, betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. Juni 1895 (Reichs-Gesetzbl. S. 301) festgesetzte **Liegegeld** steht mit den gegenwärtigen Wirtschaftsverhältnissen nicht mehr im Einklang. Mit Zustimmung des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe ordne ich daher für den Bereich der Provinz Brandenburg und der Stadt Berlin an, dass das Liegegeld für Kähne bis zu 500 t um 75%, für Kähne von mehr als 500 bis 550 t um 65%, für Kähne von mehr als 550 bis 650 t um 60%, für Kähne von mehr als 650 bis zu 700 t um 55% und für Kähne von mehr als 700 t um 50% erhöht wird.

Charlottenburg, den 25. Okt. 1919.

Der Oberpräsident der Provinz Brandenburg und von Berlin.

Verordnung

betreffend Verwendung der Fahrzeuge der Binnenschiffahrt für Lebensmittel und Kohle.

Auf Grund des Erlasses vom 26. April 1919, betreffend Auflösung des Reichsministeriums für wirtschaftliche Demobilmachung (Reichs-Gesetzbl. S. 438), des Erlasses des Rates der Volksbeauftragten über die Errichtung des Reichsamts für wirtschaftliche Demobilmachung vom 12. November 1918 (Reichs-Gesetzbl. S. 1304), der Verordnung des Bundesrats über die wirtschaftliche Demobilmachung vom 7. November 1918 (Reichs-Gesetzbl. S. 1292) wird folgende Anordnung erlassen:

Zur Behebung der Verkehrsnot wird in Ergänzung der Bundesratsverordnungen über wirtschaftliche Massnahmen in der Binnenschiffahrt und über die Errichtung von Betriebsverbänden in der Binnenschiffahrt vom 18. August 1917 (Reichs-Gesetzbl. S. 717) sowie der in der Verordnung des Reichsamts für wirtschaftliche Demobilmachung vom 4. Februar 1919 (Reichs-Gesetzbl. S. 159) aufrechterhaltenen, von militärischen Stellen zur Reglung verkehrswirtschaftlicher Verhältnisse erlassenen Bekanntmachungen im Schiffahrtsverkehre folgendes verordnet:

§ 1.

Alle auf deutschen Gewässern beheimateten Binnenfahrzeuge dürfen bis auf weiteres lediglich für den Transport von Lebensmitteln und Kohlen, die im Interesse des Deutschen Reichs Verwendung finden, benutzt werden.

Ausnahmen sind nur mit Genehmigung der Schiffahrtsabteilung zulässig. Die Schiffahrtsabteilung ist befugt, allgemein oder in Beschränkung auf bestimmte Güterarten, Strombezirke oder Schiffsgrössen zeitweilig und widerruflich Ausnahmen zuzulassen.

Zweifel über die Verwendung von Fahrzeugen werden von der Schiffahrtsabteilung endgültig entschieden.

§ 2.

Die Besitzer und Schiffer der im § 1 bezeichneten, die deutschen Gewässer befahrenden Binnenfahrzeuge haben sich bei dem von der Schiffahrtsabteilung zu bestimmenden Beauftragten zu melden und einer von dieser Stelle etwa verfügten Umleitung nachzukommen.

§ 3.

Die Schiffahrtsabteilung kann die erforderlichen Ausführungsbestimmungen erlassen.

§ 4.

Zuwiderhandlungen werden mit Gefängnis bis zu einem Jahre und mit Geldstrafe bis zu fünfzehntausend Mark oder mit einer dieser Strafen belegt. Auch kann die zwangsweise Löschung, Beladung und Bewegung des Fahrzeugs von der Schiffahrtsabteilung verfügt werden.

§ 5.

Der Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung wird in der Ausführungsbestimmung der Schiffahrtsabteilung festgesetzt. Der Zeitpunkt ihres Ausserkrafttretens wird durch besondere Verordnung bestimmt.

Berlin, den 7. November 1919.

Der Reichsverkehrsminister
Dr. Bell.

Bekanntmachung.

Auf Grund der §§ 3 und 5 der Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 7. November 1919 (Reichs-Gesetzbl. S. 1877) erlässt die Schiffahrtsabteilung folgende Ausführungsbestimmung:

Artikel 1.

Die Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 7. November 1919 (Reichs-Gesetzbl. S. 1877) tritt am heutigen Tage in Kraft.

Artikel 2.

Ohne die Genehmigung der Schiffahrtsabteilung dürfen alle auf deutschen Gewässern beheimateten Binnenfahrzeuge bis auf weiteres nicht für andere Transporte als für Lebensmittel und Kohlen, die im deutschen Reichsinteresse Verwendung finden, benutzt werden.

Die vorbezeichnete Genehmigung wird hiermit vorläufig erteilt. Jedoch behält sich die Schiffahrtsabteilung ausdrücklich vor, diese Genehmigung jederzeit allgemein oder in Einzelfällen zu widerrufen.

Artikel 3.

Ueber die im § 2 der Verordnung festgesetzte Meldepflicht wird eine besondere Ausführungsbestimmung vorbehalten.

Berlin, den 13. November 1919.

gez. Ulderupp
Schiffahrtsabteilung.

XXVI. Jahrgang 1919
Heft 24
15. Dezember

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Walter Reichelt, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 1 Mark

Anzeigen kosten 50 Pfennig die 4gespaltene nach Rudolf Mosses Normal-Zeilenmesser 4

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg, Kantstrasse 140,*** zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse*

An unsere verehrlichen Mitglieder!

Wir bringen hierdurch zur Kenntnis, daß laut Beschluß der Außerordentlichen Hauptversammlung vom 3. Dezember 1919 als Mindestbeiträge für Mitglieder ab 1. Januar 1920 festgesetzt sind:

für körperschaftliche Mitglieder . . . . 150,00 Mark
für Einzelmitglieder . . . . 30,00 Mark

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt.

Flamm
Geheimer Regierungsrat, Professor
Vorsitzender.

Dr. Reichelt
Geschäftsführer.

Der Friedensvertrag und die Rheinschiffahrt

Von Reedereidirektor Karl Schaefer (Mannheim)

Nachdem die Ratifikation des Friedensvertrages außer Zweifel ist, besteht das Interesse zu prüfen, welchen Einfluß der Friedensvertrag auf die künftige Gestaltung der Rheinschiffahrt haben wird. Bisher war die Grundlage die im Laufe der letzten 100 Jahre wiederholt revidierte Rheinschiffahrtsakte, an der lediglich die Rheinuferstaaten des schiffbaren Rheinstroms, nämlich die Reichslande Elsaß-Lothringen, Baden, Bayern, Hessen, Preußen und Holland, beteiligt waren. Dieser grundlegende Vertrag sicherte die Unterhaltung des Stromes für die ausübende Schiffahrt und die Befreiung von irgendwelchen Abgaben außer für Inanspruchnahme bestimmter Anlagen (Hafen-, Werft- oder Ufergelder). Die Uferstaaten waren verpflichtet, das Fahrwasser auf eigene Kosten, ohne Abgabeerhebung für solche Aufwendungen, im schiffbaren Zustand zu erhalten. Für die Handhabung und Ueberwachung jener Bestimmungen bzw. Verpflichtungen war eine Zentralkommission eingesetzt. Bis 1871 war Frankreich durch den Besitz von Elsaß-Lothringen an jenem Vertrag beteiligt. Nachdem durch die Rückgabe von Elsaß-Lothringen an Frankreich dieses Land wieder Uferstaat des Rheines geworden ist, ergab sich von selbst dessen Einschaltung. Im Friedensvertrag ist die Entente hinsichtlich der Rheinschiffahrtsakte und der Zentralkommission über diese mechanische Einschaltung von Frankreich weit hinausgegangen und hat Deutschland in Kapitel 4, § 354, Abs. 4 verpflichtet, ihren diesbezüglichen Abänderungsanträgen zuzustimmen. Zur Abänderung ist selbstverständlich auch die Einwilligung von Holland, als Vertragskontrahent, notwendig. Daß Holland den im Kapitel 4 vorgesehenen Aenderungen entgegentreten wird, ist kaum anzunehmen; auch nicht der beabsichtigten Ausdehnung der Gerichtsbarkeit der Zentralkommission auf die Mosel vom Rhein bis zur französischen Grenze, auf den Rhein von Basel bis zum Bodensee und auf die Seitenkanäle und Fahrrinnen, welche etwa hergestellt werden, sei es um die von Natur schiffbaren Abschnitte des Rheines oder der

Mosel zu verdoppeln oder zu verbessern, sei es um zwei von Natur schiffbare Abschnitte dieser Wasserlinie zu vereinigen, und schließlich auf alle andere Teile des rheinischen Flußgebiets, welche in dem im Artikel 338 vorgesehenen allgemeinen Abkommen einbegriffen sein könnten. Zu dem Geltungsbereich der Rheinschiffahrtsakte und der Zentralkommission würde später die Kanalverbindung Rhein—Donau, wie auch diejenige vom Rhein (auf der Höhe von Ruhrort) nach Belgien kommen. Darüber Näheres, an anderer Stelle dieses Artikels.

Zunächst interessiert die Hauptsache, wie die Ausdehnung beabsichtigt ist. Diesbezüglich heißt es in Artikel 355 des Friedensvertrages: Die durch das Mannheimer Abkommen (Rheinschiffahrtsakte) vorgesehene Zentralkommission wird künftig aus 19 Mitgliedern bestehen (gegenüber 6 bisher), nämlich aus:

2 Vertretern der Niederlande,
2 Vertretern der Schweiz,
4 Vertretern der deutschen Rheinuferstaaten,
4 Vertretern Frankreichs, welches außerdem den Vorsitzenden der Kommission ernennen wird,
2 Vertretern Großbritanniens,
2 Vertretern Italiens und
2 Vertretern Belgiens.

Der Sitz wird von Mannheim nach Straßburg verlegt.

Daß Frankreich sich im Friedensvertrag eine solche Vorrechtstellung erzwungen hat, die keineswegs dem wirklichen Grad des Interesses seiner Angrenzung entspricht, im Gegensatz zu Holland, dem nur die Hälfte der Stimmen Frankreichs, und insbesondere zu Deutschland mit seinem überragenden Interesse, mit seiner größten Uferlänge und den höchsten Verkehrsziffern, sowie mit den wichtigsten und bedeutendsten Rheinhäfen, entspricht der Ausnutzung der derzeitigen Machtlosigkeit des Deutschen Reiches und der Absicht, künftig auf die Gestaltung der Rheinschiffahrt einen ungewöhnlichen Einfluß zu nehmen. Die Schweiz, die künftig auch Vertragskontrahent sein wird, hat gleich Holland 2 Vertreter in der Zentralkommission, ebenso Belgien, das durch die Ost- und Westschelde, als Mündungsarme des Rheins, mit dem Rhein verbunden ist. Befremdlich erscheint die Vertretung von Großbritannien und Italien mit je 2 Vertretern; also Italien, das weit abliegt, und dessen Interessen an der Rheinschiffahrt gewiß nicht bedeutend sind, soll die gleiche Vertreterzahl bekommen, wie die direkt beteiligten Uferstaaten Schweiz und Holland und das wirtschaftlich weit bedeutender und mehr interessierte Großbritannien.

Die Zusammensetzung der Kommission nach den einzelnen Ländern ist jedenfalls nicht nach dem Grad der wirtschaftlichen Interessen der beteiligten Staaten erfolgt, sondern nach rein politischen Erwägungen. Immerhin kann die Beteiligung Italiens und Englands als Ausgleichfaktor sowohl Holland wie auch der Schweiz erwünscht sein, zumal sich Frankreich im Friedensvertrag mit Deutschland im Artikel 358 das Recht ausbedungen hat, längs der französischen Angrenzung, also längs dem Elsaß, in diesem Teil des Flusses alle Stau- und sonstige Bauwerke, welche es für die Erzeugung der Wasserkraft für nützlich halten wird, auszuführen; allerdings mit einer Einschränkung im folgenden Absatz hinsichtlich der Schiffbarkeit des Rheins. Darüber Näheres an anderer Stelle.

Dies vorausgesetzt, kann man aus den verschiedensten Bestimmungen des Friedensvertrages, in bezug auf die von Deutschland vor dem Krieg, mit dem Gesetz für den Ausbau der deutschen Wasserstraßen, beabsichtigte Einführung von Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein, folgern, daß diese hoffentlich für alle Zeiten abgetan sind.

Hinsichtlich Elbe, Oder, Memel, Donau und dem in Aussicht genommenen Rhein-Donau-Kanal bestimmt § 333: „Abgaben, die auf den verschiedenen Abschnitten des Flusses verschieden bemessen werden dürfen, können von den Schiffen erhoben werden, welche die schiffbaren Wasserstraßen oder ihre Zugänge benutzen, vorbehältlich entgegengesetzter Bestimmungen eines bestehenden Abkommens. Sie dürfen ausschließlich dazu bestimmt sein, die Kosten für die Unterhaltung der Schiffbarkeit oder der Verbesserung des Flusses und seiner Zugänge in gerechter Weise zu decken oder Ausgaben zu bestreiten, die im Interesse der Schiffahrt gemacht sind." Für den Rhein besteht die Rheinschiffahrtsakte, welche der Erhebung von Rheinschiffahrtsabgaben im Sinne des deutschen Gesetzes über den Ausbau der deutschen Binnenwasserstraßen entgegensteht.

Aus dem politischen Teil heraus hat Deutschland bezüglich der Ausdehnung der Großschiffahrt über S t r a ß b u r g h i n a u s n a c h B a s e l — die von dem Ausbau des verwilderten Stromes auf dieser Strecke abhängig ist — kein Mitbestimmungsrecht, wie der Einfluß Deutschlands auf die künftige Gestaltung der Rheinschiffahrtsakte durch den § 354 a priori ausgeschaltet ist. Die Entscheidung über den Ausbau dieser Stromstrecke liegt bei Frankreich. Frankreich selbst hat an der Weiterführung der Großschiffahrt über Straßburg hinaus nach Basel und weiter bis in den Bodensee kein Interesse. Das französische Interesse liegt in der Weiterentwicklung des Straßburger Hafens auch als Umschlagplatz für die Schweizer Transporte, soweit diese den Weg über die Rheinstraße machen. Um sich diesen Transitverkehr durch das Elsaß sicher zu stellen und dadurch in seine Kontrolle zu bekommen, hat Frankreich im Friedensvertrag (Art. 65) sich die Verwaltung des Kehler Hafens zunächst auf die Dauer von 7 Jahren gesichert, und wenn nach Umlauf dieser 7 Jahre Frankreich im Kehler Hafen immer noch einen alsdann unerwünschten Konkurrenten erblicken wird, so wird das Recht auf die Verwaltung der Betriebsgemeinschaft seitens Frankreichs — allerdings vorbehaltlich der Zustimmung der Zentralkommission — bis zu weiteren 3 Jahren prolongiert werden. Diese Auffassung deckt sich mit den Bestrebungen der französischen Interessenten für den Ausbau der Rhone-Schiffahrt und des Rhein-Rhone-Kanals. Frankreich will auf diese Weise den Güterverkehr der Schweiz von und nach dem Meer an die französische Schiffahrt binden.

Bisher hatte der Rhein-Rhone-Kanal wegen seiner Unzulänglichkeit keine wirtschaftliche Bedeutung, und die Abzweigung von Mülhausen nach Hüningen bei Basel hatte nur selten ein Schiffchen von 120 t zu registrieren. Die deutsche Verwaltung hatte jedoch im letzten Jahr vor dem Krieg den Ausbau der Kanalstrecke nach Hüningen für die in den elsässischen, französischen und belgischen Kanälen verkehrenden 280-t-Schiffe in Angriff genommen und desgleichen den Ausbau des Kanalhafens in Hüningen für einen größeren Umschlagsverkehr. Der Krieg ließ diese Arbeiten nicht zum Abschluß gelangen. Von französischer Seite betreibt man die Herrichtung des Rhein-Rhone-Kanals und den Anschluß an die Schweiz für wenigstens 600-t-Schiffe, die von der Rhonemündung bis Straßburg einerseits und bis an die Schweiz andererseits verkehren sollen. Auf diese Weise hofft man den Güterverkehr des Elsaß und der Schweiz nach und von Uebersee, namentlich vom Schwarzen Meer und dem Mittelmeer, von den Nordseehäfen nach dem französischen Mittelmeerhafen immerhin erheblich ablenken zu können und im übrigen ab Straßburg vom internationalen Rhein durchs Elsaß (Frankreich) zu leiten. Sodann hat sich Frankreich im Friedensvertrag (§ 358) das Recht ausbedungen, auf der Oberrheinstrecke von Straßburg bis Basel die Rheinwasserkräfte für Kraftwerke auszunutzen. Dieses Recht hat Deutschland vorbehaltlos zugestehen müssen, und da jene Bestimmung im Einvernehmen mit Großbritannien, Italien und Belgien Deutschland gegenüber aufgestellt wurde, so ist ein Einspruch von diesen Staaten, die bekanntlich in der Rheinschiffahrtskommission vertreten sein werden, kaum zu erwarten. Es heißt allerdings in dem Art. 358 u. a., daß die Ausübung der erwähnten Rechte weder die Schiffahrt schädigen, noch die Freiheit der Schiffahrt mindern darf.

Es ist kein Zweifel, daß der Einbau von Stauhaltungen — es dürften auf der Strecke wohl mehrere in Frage kommen — die Schiffahrt aufhalten, besonders talwärts; wie auch bei Kälte solche Werke, zu ihrem Schutz, eine frühere Einstellung der Schiffahrt wegen drohendem Eis bedingen, während bei offenem Strom, besonders auf Strecken mit schneller Stromgeschwindigkeit, die Schiffahrt auch bei starker Kälte noch lange ausgeübt werden kann. Wenn mit dem Einbau von Kraftwerken eine Kanalisierung der Rheinstrecke Straßburg—Basel erfolgt, so wäre damit für die gesamte Rheinschiffahrt und insbesondere auch für die Schweiz schon viel gewonnen, sofern die Schleusenabmessungen groß genug gehalten werden, um die größten Rheinfahrzeuge aufzunehmen. Die Schweiz ist bekanntlich bisher für die unbedingte freie Schiffahrt bis Basel und damit für die Regulierung der Stromstrecke Straßburg—Basel im Gegensatz zur Kanalisierung — die von der deutschen Regierung beabsichtigt war —, eingetreten. Wie die Verhältnisse jetzt liegen, wird die Schweiz froh sein müssen, wenn sie die Kanalisierung der Rheinstrecke für die Großschiffahrt bis Basel erhält; denn daß Frankreich diese Stromstrecke für die Interessen der Schweiz regulieren wird, darf man für ausgeschlossen halten. Deutschland hatte wenigstens noch insoweit ein Interesse an der Fortführung der Großschiffahrt über Straßburg hinaus, als seine eigenen Länder bis zum Bodensee daran beteiligt waren und die Verbilligung der Transporte aus dem deutschen Industrie- und Bergwerksgebiet nach diesen deutschen Gebieten und der Schweiz in Frage stand. Beides kommt für Frankreich nicht in Betracht. Schon machen sich die Stimmen im Elsaß bemerkbar, die gegen jede Aufwendung für die R h e i n s c h i f f a h r t nach Basel Stellung nehmen, vielmehr diese Rheinstrecke ausschließlich zur Krafterzeugung beanspruchen, und daneben den Schiffsverkehr auf ihre Kanäle gewiesen haben wollen, die man entsprechend ausbauen soll. Wie weit demnächst innerhalb der neuen Zentralkommission für die Rheinschiffahrt die Vertreter Großbritanniens, Italiens und Belgiens den französischen Anträgen, im Gegensatz zu den Wünschen der Schweiz und der Niederlande, entgegenkommen werden, läßt sich zurzeit nicht absehen. Im wirtschaftlichen Interesse Hollands und seiner freundschaftlichen Beziehungen zur Schweiz ist dringend zu wünschen, daß bei dem, was auf dem Oberrhein geschieht, die Durchführung der Großschiffahrt auf dem Rhein bis Basel gesichert wird. Seit dem Jahre 1903, wo die ersten Versuche in der Ausübung der Großschiffahrt nach Basel gemacht wurden, haben verschiedene deutsche Rheinreedereien von Jahr zu Jahr die Frachtschiffahrt nach Basel betrieben, aber der Verkehr war immer nur auf kurze Perioden beschränkt. Solange diese Stromstrecke nicht für die Großschiffahrt ausgebaut ist, hat diese Art von Frachtschiffahrt keine wesentliche Bedeutung. Wird die Strecke für die Großschiffahrt ausgebaut, dann eröffnen sich auch für die Rheinschiffahrttreibenden und insbesondere auch für die holländische Seeschiffahrt weiter gute Aussichten für die Beteiligung an dem überseeischen Güterverkehr der Schweiz.

Im übrigen interessiert im Zusammenhang mit dem Ausbau der Rheinwasserstraßen oberhalb Straßburg, die im Friedensvertrag (§ 353) für die nächsten 25 Jahre als Eventualität vorgesehene K a n a l v e r b i n d u n g f ü r t i e f g e h e n d e S c h i f f e v o m R h e i n z u r D o n a u, die, nach den Plänen der alliierten

Mächte in der Rheinschiffahrtskommission, auf Kosten Deutschlands zu bauen wäre, und die dann, in bezug auf deren rechtliche Stellung, mit dem Rhein eine einheitliche internationale Wasserstraße abgeben soll, wodurch auch für diesen Kanal die internationale Rheinschiffahrtskommission zuständig ist. Für die Donau selbst ist der internationale Charakter im § 346 des Friedensvertrages festgelegt. Die Verbindung Rhein—Rhone eröffnet weite Perspektiven, hat aber für Holland nur untergeordnete Bedeutung. Von größerem Interesse für Holland ist der in Art. 361 behandelte Plan eines Kanals für die Großschiffahrt vom Rhein, auf der Höhe von Ruhrort, nach Belgien. Belgien ist berechtigt, innerhalb 25 Jahren diesen Kanal zu bauen und dessen Linienführung und Abmessung allein zu bestimmen. Belgien hat das Recht, von Deutschland den Ausbau des auf seinem Gebiet liegenden Teils dieses schiffbaren Wasserwegs zu fordern und durchzusetzen. Auch dieser Kanal würde dasselbe Verwaltungsregime erhalten wie der Rhein selbst und fiele gleichfalls in den Bereich der internationalen Zentralkommission für die Rheinschiffahrt. Bei dem derzeitigen Geldmangel liegen diese beiden Kanalbauten noch in weiter Zukunft. Ob der Kanal von Ruhrort nach Belgien den holländischen Seehäfen Eintrag tun wird, ist kaum zu bejahen, wenn auch mancher Transport, der sonst den Weg über Dordrecht—Hansweert genommen hätte, den Kanalweg direkt von Ruhrort nach Belgien nehmen wird. Billiger wird dieser Weg kaum werden und gegenüber der Route zu den holländischen Linienreedereien Antwerpen gegenüber den holländischen Häfen hängt alles davon ab, welche Transportgelegenheiten diese nach und von Uebersee bieten. Bekanntlich war vor dem Krieg, insbesondere beim Export, Antwerpen durch seine vielen Linien im Vorsprung; sowohl die deutschen, wie auch die englischen Dampferlinien haben regelmäßig in Antwerpen Ladung genommen und haben höchst selten, dabei nur nach einzelnen Richtungen, Rotterdam angelaufen. Für die Ueberseetransporte von der Rheinstraße wird Rotterdam und schließlich auch Amsterdam immer den Vorzug vor Antwerpen haben, wenn seine Häfen die gleichen Transportgelegenheiten nach Uebersee bieten. Diese Aufgabe zu lösen ist trotz dem bedeutenden Aufschwung der holländischen Seeschiffahrt sehr schwer, und kann von den holländischen Seereedereien allein nicht erfüllt werden. Immerhin ist eine Besserung aus eigener Kraft gegen früher wohl möglich. Daß die englischen Linienreedereien Antwerpen gegenüber den holländischen Häfen bevorzugen, hat rein wirtschaftliche Gründe:

1. Antwerpen liegt für die englischen Liniendampfer geographisch etwas günstiger, doch wäre das durch die bessere und jederzeitige offene Fahrt vom Meer nach Rotterdam, im Gegensatz zur häufig behinderten Fahrt nach Antwerpen, und die geschlossenen Docks daselbst, ausgeglichen.

2. Antwerpen ist der Hafen für den Export aus Belgien, Nordfrankreich, dem Saargebiet, Lothringen und einem Teil des linksrheinischen Rheinlandes: alles Industriegebiete, die sich von den Kriegsschäden über kurz oder lang erholen werden. Demgegenüber ist der holländische Export nicht ausschlaggebend. Das Zusammentreffen der Exportgüter aus diesen Gebieten, für die Antwerpen geographisch vorteilhafter liegt, in Verbindung mit der Möglichkeit, gegen verhältnismäßig geringe Mehrfracht auch den Export vom Rhein nach Antwerpen zu bringen, bestimmte die Liniendampfer, sowohl von England wie auch von Deutschland, Antwerpen zur Beiladung anzulaufen. Hieran werden die Bemühungen der holländischen Seereeder und der holländischen Hafeninteressenten auch in Zukunft nicht viel zu ändern vermögen; umsomehr müßten die holländischen Häfen darauf bedacht sein, den Küstenverkehr zu pflegen, und vor allem den Verkehr in Massengütern, sowohl Import wie Export. Darin ist kein Hafen so leistungsfähig wie Rotterdam. Seine stets vorausschauende Verwaltung wird diesen Vorsprung aufrecht erhalten.

Eine Ablenkung deutscher Import- und Exportartikel nach deutschen Seehäfen, wie das vor dem Krieg durch außerordentlich billige Seehäfenausnahmetarife seitens der deutschen Eisenbahnen nicht ohne Erfolg geschehen ist, wird in Zukunft, infolge der Bestimmungen des Friedensvertrages, nicht mehr möglich sein. Es heißt diesbezüglich in § 325 und in Artikel 326: „Die Seehäfen der alliierten und assoziierten Mächte werden alle Vorteile und alle Tarifermäßigungen, die auf den deutschen Eisenbahnen und Schiffahrtswegen zugunsten deutscher Häfen oder irgendeines Hafens einer anderen Macht zugestanden sind, genießen. Deutschland darf seine Teilnahme an Tarifen oder Tarifkombinationen nicht verweigern, welche den Zweck haben, den Häfen einer der alliierten und assoziierten Mächte gleiche Vorteile zu sichern, wie es seinen eigenen Häfen, oder denen einer anderen Macht etwa zugebilligt hat." Hierin ist allerdings nur von Häfen der Ententestaaten die Rede. Es ist jedoch anzunehmen, daß die deutschen Eisenbahnverwaltungen, die ab 1921 in die Hände des Deutschen Reiches übergehen, von Ausnahmetarifen nach seinen Seehäfen in dem früheren Umfange vollkommen Abstand nehmen werden, weil dann die gleiche Vergünstigung auch den Ententehäfen gewährt werden müßte, und damit würde nichts für Deutschland gewonnen sein; auch bedarf das Deutsche Reich künftig mehr Geld und ist daher auf gute Einnahmen seiner Eisenbahnen dringend angewiesen. Daraus folgert, daß eine Differenzierung der holländischen Häfen nicht eintritt. Von der Aufgabe dieser Seehafenausnahmetarifpolitik wird insbesondere die Rheinschiffahrt ihre Vorteile ziehen, weil mancher Transport, der früher nach Hamburg und Bremen abgelenkt wurde, in Zukunft wieder seinen Weg über die Rheinstraße nehmen wird. Deutschland ist auf Export angewiesen; in Zukunft noch mehr als früher, weil ihm bedeutende Gebiete landwirtschaftlicher Produktion, die seiner Ernährung gedient haben, genommen worden sind. Wenn einmal in Europa die allgemeine Ruhe, die es dringend bedarf, eingekehrt sein wird, wird auch die deutsche Arbeit wieder zur Geltung kommen, und Handel und Verkehr stark beleben. Bis die hohen Verkehrsziffern vor dem Kriege wieder erreicht sein werden, dürfte noch lange Zeit vergehen, aber andererseits werden die Verkehrsmittel, auch in der Rheinschiffahrt, nicht mehr so rationell ausgenutzt werden können wie früher. Die soziale Umwälzung hat die soziale Stellung der werktätigen Menschen nicht nur durch bessere Bezahlung, sondern, was von größerer Bedeutung ist, durch die Verkürzung der Arbeitszeit derart gehoben, daß von denselben die frühere Arbeitsdauer nicht mehr erwartet werden kann. Das bedeutet in der Binnenschiffahrt außerordentlich viel. Der dadurch herbeigeführte Leistungsausfall kann nur durch neue Transportmittel ausgeglichen werden. Vorerst ist der Ausgleich durch den geringen Güterverkehr gegeben. Die daraus resultierende Verteuerung trifft nicht nur die Binnenschiffahrt, sondern auch die Eisenbahn und alle sonstige Transportinstitute.

Schließlich interessiert die Deutschland im Friedensvertrag auferlegte Abtretung eines Teiles seiner Binnenschiffahrtsflotte, insbesondere eines Teiles der Schlepper und Schiffe und sonstigen Hilfsfahrzeuge, wie auch der Anlagen im Rotterdamer Hafen, an die Entente. In welchem Umfange Deutschland solche Fahrzeuge abgeben muß, ist im Friedensvertrag nicht festgelegt. Das Schiedsrichteramt ist Amerika zugewiesen. Abgesehen von der Rückgabe etwa beschlagnahmter Fahrzeuge und dem Teil zur Wiedergutmachung, § 6 der Anlage 3 zu Teil 8, der nicht mehr wie 20% der deutschen Binnenschiffahrtsfahrzeuge ausmachen darf, hat die Deutsche Regierung nach Art. 357, Frankreich innerhalb einer Frist von höchstens drei Monaten nach erhaltener Notifikation, einen Teil seiner Rheinflotte oder Geschäftsanteile von deutschen Rheinschiffahrtsgesellschaften abzutreten. Dabei ist bedungen, daß die Fahrzeuge aus den in der allerletzten Zeit gebauten Schiffen gewählt werden müssen. Dasselbe gilt, soweit es sich um Abtretung von Einrichtungen, Ladestellen, Magazinen usw., die deutsche Gesellschaften in Rotterdam besitzen, handelt. Alles nicht über dem Anschaffungswert vor dem Krieg und in Anrechnung auf die Wiedergutmachungsentschädigung. Damit wird sich Frankreich eine erstklassige, ausgebaute, große, leistungsfähige Rheinreederei beschaffen, die es auf diese Weise rasch und billig erhält. Ein eminenter Vorteil: Ob der französische Staat diese Flotte verwaltet oder ob er sie an französische Interessenten abgibt, ist noch unbekannt. Es haben sich in Straßburg bereits zwei Gesellschaften mit französischen Namen gebildet; außerdem hat sich eine französische Kanalschiffahrtsgesellschaft sowie eine belgische Speditionsfirma in Straßburg niedergelassen, die alle Rheinschiffahrt betreiben wollen. Diese vier Firmen haben bereits seit längerer Zeit die Anlagen der deutschen Reedereien, die unter Sequester gestellt waren, für sich in Betrieb genommen und arbeiten bisher mit gescharterten Schiffen. Frankreich hat sich im Friedensvertrag § 74 das Recht ausbedungen, alle deutschen Unternehmungen in Elsaß-Lothringen zu liquidieren und den Erlös auf die Wiedergutmachungsschuld aufzurechnen. Die davon betroffenen Deutschen haben ihre Ansprüche bei der deutschen Regierung in Berlin geltend zu machen, und diese hat sie zu befriedigen. Die bisher von der zum Fendelkonzern gehörenden Straßburger Rheinschiffahrtsgesellschaft betriebenen Anlagen im Straßburger Hafen, die allerdings der Stadt Straßburg gehören, sind jetzt von einer belgischen Speditionsfirma in Pacht genommen. Die Anlagen, die vor einigen Jahren die Stadt Straßburg für die Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft errichtet hat, werden nun von der neu errichteten Compagnie Strassbourgoisie pour la Navigation sur le Rhin, betrieben; die eigentümlich der „Rhenania"-Speditionsgesellschaft m. b. H., Mannheim, gehörende Anlage ist vom Sequester an die ebenfalls neu gegründete Société Génèrale de la Navigation et Entrepot, und die moderne Anlage der Straßburger Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft m. b. H., wegen der Beteiligung deutscher Interessenten (Vereinigte Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H.), an die Société Port de Givet, vermietet worden.

Wie groß die Verschiebung im Besitzstande der Rheinflotte der einzelnen Nationalitäten sein wird, läßt sich erst nach Durchführung der Abtretung feststellen. Ist im Friedensvertrag Deutschland verpflichtet, alle Vorteile, die es eisenbahntarifarisch seinen eigenen Häfen oder Reedereien gewährt, auch der Entente zuzubilligen, so ist anderseits Frankreich durchaus selbstherrlich in seiner Tarifpolitik, kann somit im Transitverkehr die fremdländischen Reedereien durch differenzierende Frachten leicht bekämpfen. Welchen Einfluß das auf die holländische Rheinschiffahrt haben wird, wird die weitere Entwicklung ergeben. Es sei an dieser Stelle an das französische System der Surtaxe erinnert.

Im Zusammenhang damit ist die Rheinschiffahrt an der Bestimmung des § 4 der Anlage 5 zu dem Teil 8 (Wiedergutmachungen) des Friedensvertrages interessiert. In diesem Paragraphen ist festgelegt, welche Höchstmenge Deutschland an Kohlen an Italien bis 1929 zu liefern hat, nämlich:

von Juli bis Juni 1921	6	Millionen Tonnen
„ 1921 bis 1922	7½	„ „
„ 1922 bis 1923	8	„ „
„ 1923 bis 1924 usw. b. 1929 pro Jahr	8½	„ „

wovon wenigstens ⅔ der Lieferung auf dem Landwege erfolgen muß, also nur ⅓ auf dem Seewege. Diese Lieferungen, sofern sie von Deutschland überhaupt erfüllt werden können, mit Rücksicht auf die im Friedensvertrag vorgesehenen großen Kohlenlieferungsverpflichtungen an Frankreich und Belgien, werden in der Hauptsache aus dem Ruhrgebiet kommen, und die Rheinwasserstraße soweit als möglich benützen. An Belgien hat Deutschland jährlich für die Dauer von zehn Iahren acht Millionen Tonnen Kohlen zu liefern; auch dafür kommt wohl ausschließlich die Rheinroute in Frage. Die Lieferungen an Frankreich mit sieben Millionen Tonnen für die nächsten zehn Jahre, zuzüglich dem Ausfall der früheren Förderung der durch den Krieg zerstörten Bergwerke im Norden Frankreichs, dürften zu einem erheblichen Teil ebenfalls auf dem Rhein kommen. Ein Ausfall an Transportmengen für die Rheinschiffahrt „durch den Friedensvertrag" ist nicht zu erwarten, im Gegenteil dürfte eine Steigerung angenommen werden; jedoch wird im Verkehr seewärts gegenüber den Verkehrsziffern vor dem Krieg noch für längere Jahre eine Minderung bestehen bleiben, und zwar aus der wirtschaftlichen Lage, in die Deutschland durch den verlorenen Krieg und die Revolution geraten ist. Ohne große Auslandskredite wird Deutschland nicht wieder hoch kommen; aber nur ein arbeitsfrohes, Werte schaffendes Volk wird die nötigen Kredite erhalten. Das kann dem deutschen Volk, an dessen wirtschaftlicher Erstarkung nicht nur Holland großes Interesse nimmt, nicht oft und ernst genug gesagt werden. Seine industriellen Anlagen sind intakt geblieben und das ist viel wert. Die Schweiz und Holland interessiert zunächst die aus dem Friedensvertrag folgernde Neubildung der internationalen Rheinschiffahrtskommission und die Revision der Rheinschiffahrtsakte. Neu ist die Beteiligung fremder, nicht am Rhein gelegener Staaten, wie: England und Italien, deren Teilnahme jedoch segensreich wirken kann, da für diese weniger politische, vielmehr rein allgemein wirtschaftliche Interessen in Frage kommen, was bei der Vormachtstellung Frankreichs für Holland und die Schweiz last not least auch für Deutschland von Vorteil sein kann.

Für die Rheinschiffahrttreibenden selbst ist die feindliche Besetzung deutschen Gebiets längs des Rheins nach Teil XIV Abschnitt 1 des Friedensvertrages auf die Dauer bis zu fünfzehn Jahren in Verbindung mit Art. 212 aus Abschnitt V des Friedensvertrages, wonach wesentliche Bestimmungen des Waffenstillstandvertrages in Kraft bleiben, und somit die Rheinschiffahrt der Autorität des Besatzungskommandanten unterstellt ist, wenig angenehm wegen der daraus folgernden Erschwerung des Rheinschiffahrtsbetriebes. Es ist zu wünschen, daß die Besatzungsbehörden die Rheinschiffahrt möglichst völlig unbehelligt lassen, jedenfalls von allen Verordnungen, die der rationellen Ausnützung der Schiffahrtsbetriebe hinderlich sein können, vollständig Abstand nehmen, wie beispielsweise in der Beschränkung der Fahrzeiten, Kontrolle der Ladungen und der Besatzungen und dgl. mehr, denn nur dann wird die Rheinschiffahrt dem Rheinstrom wieder das verkehrsreiche freundliche Bild zurückgeben und die neuen Flaggen werden freundnachbarlich betrachtet werden. Frei sei der Rhein für die wirtschaftliche Tätigkeit, wie für die erholungsbedürftigen Vergnügungsreisenden: eine mächtige, die Völker verbindende Verkehrsader im Herzen Europas.

Verbesserung der Mündung des Oder-Spree-Kanals bei Fürstenberg (Oder)

Nach dem Uebergang der Hauptwasserstraßen auf das Reich wird für das neue Reichsverkehrsministerium eine der wichtigsten Aufgaben sein festzustellen, wo die leider wohl noch auf lange Zeit knappen Geldmittel zur Verbesserung der Wasserstraßen eingesetzt werden müssen. Die größte und dringendste Aufgabe ist unbestreitbar der Bau des Kanals Hannover—Elbe, durch den endlich das westliche Wasserstraßennetz Deutschlands mit dem östlichen verbunden werden soll. — Neben diesem großen Neubau wird sich das Reich fürs erste voraussichtlich darauf beschränken müssen, vorhandene Wasserstraßen besser nutzbar zu machen und zu diesem Zwecke größere Geldaufwendungen für Neubauten nur solchen Stellen zu widmen, wo das Verkehrsbedürfnis es unbedingt erfordert. Wenn die Wasserstraßen in Zukunft mehr als bisher, z. B. auf Grund besonderer Güterverteilungspläne dem Verkehr dienen sollen, so müssen vor allen Dingen die schwachen Punkte beseitigt werden, an denen sich erfahrungsgemäß der Verkehr leicht staut.

Einer der wichtigsten, zugleich aber schwächsten Punkte dieser Art im östlichen Wasserstraßennetz ist die Mündung des Oder-Spree-Kanals bei Fürstenberg (Oder). Die Bedeutung des Kanals als Verbindung zwischen Schlesien und Mitteldeutschland ist so bekannt, daß sie nicht näher geschildert zu werden braucht. Unzweifelhaft wird der Oder-Spree-Kanal auch für den Fall, daß Oberschlesien verloren gehen sollte, eine Hauptverkehrsader für Deutschland bleiben und bei der zukünftigen Verkehrspolitik des Reichsverkehrsministeriums voraussichtlich eine Hauptrolle spielen. Wenn der Kanal selbst nun auch bis auf weiteres leistungsfähig genug sein wird, da er überall Doppelschleusen besitzt und von Schiffen mit 55 m Länge, 8 m Breite und 1,75 m Tiefgang (größte Ladefähigkeit rund 580 t) befahren werden kann, so besitzt doch seine Mündung in die Oder recht erhebliche Mängel.

Sie leidet stark unter Versandung, so daß die Ein- und Ausfahrt oft erschwert ist. Es ist namentlich im Kriege wiederholt vorgekommen, daß der Verkehr tagelang stark behindert war. Zahlreiche Schiffe lagen dann vor der Mündung und mußten entweder ein Steigen des Wassers abwarten oder geleichtert werden, um die Reise fortsetzen zu können. Die volkswirtschaftlichen Nachteile jeder unvorhergesehenen Unterbrechung in der Güterbeförderung sind groß und müßten namentlich in der jetzigen Zeit mit allen Mitteln verhindert werden. Die Ursache der Versandungen liegt zum Teil daran, daß an der Mündung des Kanals eine plötzliche Verbreiterung des Oderstrombettes vorhanden ist, was übrigens bei jeder Hafenmündung am offenen Strom bis zu einem gewissen Grade unvermeidlich ist. Leider konnte in den letzten Jahren während des Krieges die Unterhaltung der schützenden Bauwerke an der Kanalmündung nicht in wünschenswertem Maße durchgeführt werden. Das Hochwasser der Oder richtete an der Trennungsmole Schaden an und riß ganze Teile fort, so daß sich die Zustände zusehends verschlimmerten. Der andere grundsätzliche Mangel der Kanalmündung besteht darin, daß sie auf etwa 1,5 km Länge vom Oderhochwasser überströmt wird. Es fehlt der Schutz durch einen Flügeldeich, wie er sonst an ähnlichen Stellen meistens besteht. Die Folge ist, daß jedes Hochwasser Sandablagerungen in der Mündungsstrecke und unregelmäßige Vertiefungen der Fahrrinne verursacht. Es muß daher fast dauernd an der Mündung gebaggert werden, was selbstverständlich die Schiffahrt stört. Hinzu kommt, daß die Schiffer oft ohne genügende Vorsicht fahren, wobei sie durch Festkommen zu weiteren Versandungen Anlaß geben oder durch vorschriftswidriges Ankern an den Strombauwerken deren Zerstörung beschleunigen. Ein allgemeiner Nachteil der Mündung besteht ferner darin, daß die Bildung und Zerlegung der Schleppzüge auf der freien Oder stattfinden muß, wo die Schiffe der vollen Strömung ausgesetzt sind. Die Einfahrt in die schmale Mündung kann nicht in vollen Schleppzügen erfolgen und die Querströmungen an dieser Stelle sind selbst einzelfahrenden Schiffen äußerst hinderlich.

Kurzum: die Verhältnisse liegen so, daß entschieden eine gründliche Abhilfe geschaffen werden muß, wenn sich der Schiffsverkehr an diesem Punkte hemmungslos vollziehen soll.

Daß man bisher noch nicht gründlich durchgegriffen hat, mag nicht zum wenigsten daher kommen, daß sich hier die Bezirke zweier Verwaltungen berühren, von denen keine in die Befugnisse der anderen mit einschneidenden Maßnahmen eingreifen wollte, ein Umstand, der sich auch bei der Aufstellung der Pläne für den Ausbau der Mündung bemerkbar gemacht hat. An solchen Plänen hat es nicht gefehlt. Die Oderstrombauverwaltung beschäftigt sich seit langem mit den Entwürfen für den Ausbau des Stromes für Niedrigwasser, und gerade weil dieser Ausbau eine große zusammenhängende Arbeit darstellt, hat man bisher davon abgesehen, die Mündung des Oder-Spree-Kanals vorweg zu verbessern. Man könnte sagen, es hätte keinen Zweck, hier kostspielige Bauten auszuführen, bevor die Oder selbst auf der freien Strecke leistungsfähiger gemacht sei. Die Mündung brauche keine größere Tauchtiefe aufzuweisen als die Oder selbst. Das ist meines Erachtens nicht ganz richtig. Die Mündung muß, da sie enger ist als der freie Strom und stets besonders zu Sandablagerungen neigen wird, größere Tiefen haben und darf möglichst nicht durch Bagger beengt werden, um die an sich schon schwierige Einfahrt nicht noch mehr zu erschweren. Jetzt kommt noch hinzu, daß man voraussichtlich die niedrigen Wasserstände der Oder durch Zuschuß aus den Aufspeicherungsbecken an den Nebenflüssen, ähnlich wie es an der Weser durch das Waldecker Staubecken geschieht, künstlich erhöhen wird, wodurch die Tauchtiefe der Schiffe auf der Oder auch ohne Ausbau des Niedrigwasserbettes bei niedrigen Wasserständen größer wird. Dieser Ausbau wird wohl noch hinausgeschoben werden, bis man Erfahrungen mit den Wasserzuschüssen gemacht hat. So lange darf aber die Mündung des Oder-Spree-Kanals nicht in ihrem jetzigen Zustand bleiben, da ihren Mängeln durch die Zuschüsse bei Niedrigwasser der Oder nicht voll abgeholfen wird.

Es gibt nun zwei Wege, die Verhältnisse an dieser Stelle zu verbessern. Der erste ist der, daß man sofort den Ausbau des Stromes für Niedrigwasser auf einige Kilometer Länge ober- und unterhalb der Mündung durchführt und dabei die Kanalmündung so legt, daß sie bei kleinem Wasser nicht mehr so leicht versandet wie bisher. Zugleich müßte durch einen Flügeldeich die Ueberflutung durch Hochwasser soweit wie irgend möglich beseitigt werden. Ich glaube, daß dieser Weg nicht mit völliger Sicherheit zum Ziele führt. Denn die störenden Baggerungen in der Mündung selbst würden voraussichtlich auch in Zukunft nicht zu vermeiden sein, und die Nachteile für die Schiffahrt bei der Bildung der Schleppzüge und bei der Einfahrt in die Kanalmündung bleiben unverändert bestehen, solange die Waserstände dauernd und stark schwanken.

Mir scheint deshalb der zweite, allerdings in der ersten Anlage vielleicht kostspieligere Weg mehr Erfolg zu versprechen, der bisher wohl noch nicht in nähere Erwägung gezogen worden ist, nämlich außer der erwähnten Flügeldeichanlage einen Stau unterhalb der Kanalmündung zu errichten, durch den das Niedrigwaser der Oder um schätzungsweise drei Meter gehoben wird. Für die Schiffahrt muß selbstverständlich eine Schleuse neben dem Wehre hergestellt werden. Derartige Stauanlagen in Flüssen ohne durchgehende Kanalisierung finden sich auch wo anders, z. B. bei der Weser an drei Stellen, bei Hameln, Dörverden und Hemelingen. Auch die Spree und Havel besitzen derartige Staue. Der Schiffahrt sind sie natürlich nicht angenehm, aber hier ist zu beachten, daß die Schiffahrt zum größten Teile die Fürstenberger Stauanlagen nicht durchfährt, sondern den Oder-Spree-Kanal benutzt. Die Verzögerung an der Schleuse trifft also nur den kleineren Teil der auf der Oder verkehrenden Fahrzeuge, während die Vorteile des Staues dem weitaus größten Teile zugute kommen. Als Vorteile sind zu nennen:

Im Bereiche der Stauwirkung, also auch an der Kanalmündung selbst, wird ein Mindestwasserstand festgelegt, der weit über dem jetzigen Niedrigwasserstand liegt, so daß Untiefen an der Kanaleinfahrt ein für allemal beseitigt sind und die Einfahrt bedeutend breiter wird. Durch das Wehr wird ferner ein Stauraum mit geringer Strömung und großen Wassertiefen geschaffen, der sich für die Bildung der Schleppzüge auf dem freien Oderstrom besser eignet als das nur mit Buhnen ausgebaute Strombett. Bei der Wahl des Platzes für das Stauwerk ist hierauf besonders Rücksicht zu nehmen. Die Baggerungen an der engen Mündung würden in Zukunft bis auf wenige Ausnahmefälle wegfallen. Allerdings würde anderseits zunächst die Verringerung der Strömung im oberen Teile des Staubereiches zu Sandablagerungen im Flußbett selbst führen, die weggebaggert werden müssen, sobald sie hinderlich sind. Die Behinderung durch Bagger kann im freien Strom aber niemals so groß sein, wie in der engen Kanaleinfahrt. Durch den allmählich fortschreitenden und immer wirksamer werdenden Ausbau des Flusses würde übrigens die Sandwanderung im Laufe der Zeit abnehmen und die Ablagerungen werden schließlich hoffentlich ganz verschwinden.

Als weiterer Vorteil des Staues ist zu erwähnen, daß sich mit ihm eine starke Wasserkraft gewinnen läßt. Da die Oder bei mittlerem Niedrigwasser bei Fürstenberg etwa 115 cbm/sek Wasser führen soll, so würden für die Wasserkraft wohl 100 cbm/sek verfügbar sein, was bei 3 m Stauhöhe eine Rohwasserkraft von $\frac{100\,000 \cdot 3{,}0}{75} = 4000$ PS ergibt. Mit elektrischer Fernübertragung würden an die Verbrauchsstellen bei einem Gesamtwirkungsgrad von 0,5 abgegeben werden können: $\frac{0{,}5 \cdot 4000}{1{,}436}$ = rund 1380 kW. Die kleinste jährliche kW-Stundenzahl würde somit 365 . 24 . 1380 = rund 12 Millionen und die Kohlenersparnis, welche dieser Leistung entspräche, 14 400 t betragen. Da im Jahresdurchschnitt mehr als die Niedrigwassermenge zur Verfügung stehen und das Kraftwerk voraussichtlich für die mittlere Wassermenge der Oder ausgebaut werden würde, so würde die Leistung des Kraftwerkes noch bedeutend größer als 18 Millionen kW-Stunden sein. Die Zahlen sollen hier auch nur ein ganz rohes Bild von dem Wert dieser Kraftquelle geben. Zu beachten ist dabei noch, daß die Wasserführung der Oder bei Niedrigwasser durch die Zuschüsse aus den Staubecken beständiger und größer werden wird, was wiederum der Leistung des Kraftwerkes zugute kommt.

Daß die Ausnutzung aller Wasserkräfte bei der voraussichtlich noch sehr lange dauernden Kohlennot Deutschlands von überaus großem volkswirtschaftlichen Wert ist, bedarf keiner Auseinandersetzung. Hier mag nur darauf hingewiesen werden, daß die Frage des mechanischen Schiffszuges durch Gewinnung elektrischer Kraft ohne Kohle in der Nähe der Verbrauchsstelle in eine ganz andere Beleuchtung gerückt wird. Dabei würde der Gedanke, die Schiffahrt auf dem Oder-Spree-Kanal mit Hilfe eines Wasserkraftwerkes bei Fürstenberg durch elektrische Treidelei vom Lande aus (Teltowkanal) oder mit der Koßschen „Wassereisenbahn" zu betreiben, näherer Prüfung wert sein, da der Schleppbetrieb mit Dampfern auf dem Oder-Spree-Kanal unzweifelhaft gewaltige Kohlenmengen beansprucht. Auch die Speisung des Kanals, die zurzeit vorwiegend aus der Spree durch ein Dampfpumpwerk bei Neuhaus bewirkt wird und durch ein neues elektrisches Pumpwerk bei Fürstenberg (Unterschleuse) unterstützt werden kann, könnte vielleicht von diesem letzteren allein mit Hilfe der Oderwasserkraft bei Fürstenberg erfolgen. Man hätte dann hier denselben Vorgang wie beim Mittellandkanal, der bei Minden aus der Weser mit Hilfe der elektrischen Kraft gespeist wird, die das Wasserkraftwerk bei Dörverden liefert. Das recht kostspielige Pumpwerk in Neuhaus könnte dann stillgelegt werden und sein Kohlenverbrauch würde gespart.

Endlich hätte eine Stauanlage bei Fürstenberg noch einen Zukunftsvorteil, wenn einmal der zweite Abstieg des Oder-Spree-Kanals bei Fürstenberg in Gestalt einer Schachtschleuse oder eines Schiffshebewerkes gebaut werden sollte, nämlich den, daß bei einem um rund 3 m gehobenen Unterwasserstand sich das Gefälle des Abstiegbauwerkes nahezu um dieses Maß verringert, also statt rund 14 m nur etwa 11,5 m beträgt. Bei den Kosten des Bauwerkes würde dieser Gewinn unzweifelhaft ins Gewicht fallen.

Ich möchte zum Schluß noch hervorheben, daß nicht bestimmt behauptet werden soll, die Schaffung einer Wehranlage unterhalb der Kanalmündung bei Fürstenberg (Oder) sei der allein brauchbare Weg zur Beseitigung der dortigen Uebelstände. Immerhin glaube ich den Nachweis geliefert zu haben, daß die ausführliche Bearbeitung dieses Planes lohnend ist. Erst bei einer sorgfältigen Durcharbeitung können alle Vor- und Nachteile, darunter auch eintretende Stauschäden genauer beurteilt werden, die auf die Wirtschaftlichkeit der Stauanlage großen Einfluß haben können. Es ist ja bekannt, daß bei jeder Flußkanalisierung die Anlieger Schadensersatzforderungen wegen Hebung des Grundwasserstandes innerhalb des Staubereiches und oft auch in großer Entfernung davon mit mehr oder weniger Recht stellen. Das eine muß aber unter allen Umständen anerkannt werden, daß die Mündung des Oder-Spree-Kanals einer derjenigen Punkte im östlichen Wasserstraßennetz ist, die in erster Linie der Verbesserung bedürfen und bei denen die verfügbaren Geldmittel des Reiches in Zukunft nicht vergeblich aufgewendet sein werden. —e—.

Vom Mittellandkanal und von der Saale

Von Geheimrat Düsing

Vertreter der Städte Halle und Merseburg sowie der Handelskammern von Halle und Anhalt haben über den gegenwärtigen Stand der Mittellandkanalfrage eine Beratung abgehalten und hierbei zum Ausdruck gebracht: „Die Fortführung des Mittellandkanals zur Saale, richtiger gesagt: Die Verbindung des Mittellandkanals mit der Saale, ist eine selbstverständliche Forderung, die mit dem Plan eines Stichkanals nach Staßfurt gleichzeitig berücksichtigt werden muß, so daß nicht nur ein Stichkanal bis Staßfurt in die demnächst zu erwartende Regierungsvorlage aufgenommen werden muß, sondern gleichzeitig die Verbindung zur Saale." Bei dieser Aussprache ist der vom Ober-Baudirektor Rehder (Lübeck) ausgehende Plan, wonach im Anschluß an den Stichkanal nach Staßfurt ein Kanal parallel zur Saale über Halle nach Leipzig geführt werden soll, als aussichtslos bezeichnet. Es hat uns dies Veranlassung gegeben, diesem Parallelkanal, der in dem Rederschen auch von uns seinerzeit besprochenen Werk „Der Nord-Süd-Kanal und das zukünftige Mitteldeutsche Kanalnetz zwischen Weser und Elbe mit Anschlüssen an die Donau und Elbe und an den Main und Rhein. Eine Kanalstudie für das mittlere Deutschland", Jahrgang 1918, Heft 15/16, kurz erwähnt worden ist, nochmals nachzugehen und da sind wir denn zu der Ansicht gelangt, daß wir dem Rhederschen Parallelkanal und der Vernachlässigung der Saale von Staßfurt aufwärts gleichfalls nicht beipflichten können. Magdeburg ist in dem Rehderschen Werk als Zentralhafenplatz für den Kanalverkehr nach Osten und Westen, nach Norden und Süden und elbeaufwärts und elbeabwärts gedacht. Es wird von dem Nord-Südkanal mit Hilfe des Mittellandkanals erreicht und hier der Anschluß an die Märkischen Wasserstraßen nach Berlin, Stettin und dem Osten gewonnen. Die Fortsetzung von Magdeburg nach dem Süden soll nach Rheder durch den Kanal nach Staßfurt und von hier aus, wie oben ausgeführt, über die Saale hinweg nach Leipzig als besonderer Großschiffahrtsweg erfolgen. Die Herstellung des Staßfurter Kanals führt, wie die Rhedersche Denkschrift ausführt, von selbst auf den Gedanken, den Kanal nicht bloß bis Staßfurt, sondern weiter bis zur Saale und über die Saale hinüber nach Halle und Leipzig und darüber noch weiter hinaus nach Süden und Osten zu bauen und diesem Kanalzuge die wichtige Aufgabe zuzuweisen, den Verkehr nach dem Süden zu vermitteln. In einer anschließenden Betrachtung wird ein Vergleich der Saaleschiffahrt mit einem zu diesem Zweck besonders anzulegenden Großschiffahrtskanal gezogen. Das Ergebnis ist, daß die Saale zurzeit mit ihrer geringen Wassertiefe, ihren vielen scharfen Krümmungen und ihren mit bescheidenen Abmessungen ausgestatteten und auch im übrigen unzweckmäßig angelegten Schleusen auf den Namen eines Großschiffahrtsweges keinen Anspruch machen kann. Wenn dementsprechend der Saaleverkehr als gering und der Güterverkehr an der Schleuse bei Calbe nach den Mitteilungen der Handelskammer zu Halle in den Jahren 1900 bis 1904 durchschnittlich im Jahre zu Berg mit 117 360 t und zu Tal mit 289 590 t, zusammen 406 950 t, angegeben wird und daß der Talverkehr in der Hauptsache aus Bruchsteinen, Mauersteinen und Ton bestehe, so sind wir, auch nach Mitteilungen der

Handelskammer Halle, in der Lage, erheblich günstigere Verkehrszahlen zu nennen. Danach sind an der Schleuse bei Calbe durchgekommen:

Jahr	Verkehr zu Berg			Verkehr zu Tal		
	Zahl der Kähne	Tragfähigkeit t	Ladegewicht t	Zahl der Kähne	Tragfähigkeit t	Ladegewicht t
1908	682	325 231	161 070	1446	487 132	364 520
1909	951	532 449	178 429	1697	540 378	358 986
1910	1147	686 535	218 472	2048	678 848	504 367
1911	964	565 776	160 959	1722	577 394	355 155
1912	1353	732 485	199 926	2413	738 415	497 830
1913	1172	386 803	211 006	2146	721 139	507 725

Die geringen Verkehrszahlen im Jahre 1901 finden ihre Erklärung durch den in diesem Jahre wie im Jahre 1904 anhaltenden besonders niedrigen, der Schiffahrt hinderlichen Wasserstand in der Elbe.

Der Talverkehr hat, mindestens seit 1908, nicht in der Hauptsache aus Bruchsteinen, Mauersteinen und Ton bestanden, sondern aus Getreide, Mehl, Kartoffeln, Zucker, Zuckerrüben, Zwiebeln, Ton, Zement, Mauer- und Bruchsteinen, Soda.

Diese Angaben geben einen Beweis für die Entwicklungsfähigkeit des Verkehrs und der Schiffahrt der Saale und haben zweifellos den Anlaß dazu gegeben, einen Entwurf für den Ausbau eines Elster-Saale-Kanals und die Saalekanalisierung aufstellen und ausarbeiten zu lassen, wie dies im Auftrage der beteiligten Städte und Handelskammern durch die Bauingenieurfirma Havestadt u. Contag (Berlin) geschehen ist; der Entwurf liegt vor und erscheint ausführbar. Nun heißt es in dem Rhederschen Werk zwar, „aus meinen Darlegungen geht klar hervor, daß man mit der beabsichtigten Verbesserung der Saaleschiffahrt bei weitem nicht die Vorteile erringen kann, welche eine direkt von Leipzig über Halle und Staßfurt nach Magdeburg führende, von allen wechselnden Flußwasserständen unabhängige Großschiffahrtwasserstraße, die in Magdeburg nicht bloß an die Elbe und an die große Mittellandkanalstraße und deren Anschlußkanäle, sondern mittels des Brückenkanals über die Elbe auch nach Berlin hin an das östliche Kanalnetz direkten Anschluß hat, zeitigen wird. Wir wollen hierzu zunächst bemerken, daß auch ein enstprechender Ausbau der Saale selbst einen guten Schiffahrtsweg von der Saale nach Magdeburg und darüber hinaus nach Berlin und dem Osten gewährt und daß schon jetzt dieser Verkehr vorhanden ist. Wir wollen aber anderseits nicht vergessen, darauf aufmerksam zu machen, daß die Herstellung eines ganz neuen durch das offene Land herzustellenden Großschiffahrtsweges abgesehen von den Kosten auch sonst ganz anderen Schwierigkeiten begegnet als der möglich und technisch nachgewiesene Ausbau einer Schiffahrtsstraße mit bereits bestehendem und nachgewiesen im Wachsen begriffenem Verkehr. Wir glauben daher der eingangs bemerkten „Aussichtslosigkeit“ eines solchen Großschiffahrtsweges nicht ohne weiteres widersprechen zu sollen, sondern vielmehr die Ausführung des Elster-Saale-Kanals und die Saalekanalisierung als „aussichtsvoll“ hinstellen zu dürfen.

Der Kundgebung der Stadt Halle, betreffend die baldige Fortführung des Mittellandkanals zur Elbe und den Anschluß über Staßfurt unter Ausbau der Saale nach Halle und Leipzig ist bald eine weitere gefolgt. In Leipzig hat eine Versammlung von Vertretern des Rates der Stadt Leipzig, der Handelskammer Leipzig, des Zentralausschusses Leipziger Arbeitgeberverbände, des Leipziger Finanzausschusses, des Verkehrsvereins Leipzig, des Verbandes reisender Kaufleute Deutschlands und der Leipziger Kanalgesellschaft stattgefunden, welche einstimmig sich dahin geäußert hat, daß die sächsische Regierung alsbald mit dem Bau des Elster-Saale-Kanals beginne. Mit Entschiedenheit hat die Versammlung alle sonstigen Kanalpläne, insbesondere den von Rheder in Vorschlag gebrachten Parallelkanal zur Saale, zurückgewiesen. Die Versammlung hat sich gleichfalls dafür ausgesprochen, daß im Zusammenhange mit der Fortführung des Mittellandkanals, die mit Rücksicht auf die sächsisch-thüringischen Länder nur in südlicher Linienführung erfolgen dürfe, unverzüglich auch der Verbindungskanal von Aschersleben nach Staßfurt-Bernburg und damit die Kanalisierung der Saale durchgeführt würde. Beides sei notwendig, um Sachsen die langersehnte Verbindung auf dem Wasserwege nach Westdeutschland zu schaffen.

Die Linienführung des Mittellandkanals

Von H. Fehlinger

Der Bau eines Schiffahrtskanals, der eine durchgehende Wasserstraße zwischen dem Rhein, der Weser und der Elbe herstellen soll, ist besonders für die nordwestdeutsche und mitteldeutsche Industrie wichtig. In den meisten Kreisen wird er als Notwendigkeit anerkannt. Entschiedene Gegnerschaft bereiteten seiner Ausführung zuletzt bloß die ostdeutschen Großgrundbesitzer. Dieser Widerstand kommt künftig viel weniger in Betracht als bisher, weil infolge der Aenderung der Grenzen im Osten und der Neuorientierung unserer Politik der Einfluß jener Großgrundbesitzer stark vermindert worden ist. Das größte Hindernis, das sich gegenwärtig der Vollendung des Mittellandkanals in den Weg stellt, ist das Auseinandergehen der Meinungen in bezug auf die Linienführung. Es sind zwei Nordlinien vorgeschlagen worden; die von Wasserbauinspektor Prüßmann ausgearbeitete, welche die preußische Kanalvorlage von 1899 annahm, dann die Nordlinie von Rehder, die von der anderen hauptsächlich durch die tiefere Ausbuchtung bei Magdeburg abweicht. Im Jahre 1914 tauchte der Vorschlag einer Südlinie auf, die über Peine, Braunschweig, Börssum und Oschersleben zur Elbe südlich von Magdeburg führen soll. Um die bestehenden Gegensätze auszugleichen, schlug Herr Professor Franzius von der Technischen Hochschule in Hannover zu Beginn des Jahres 1918 den Bau der sogenannten Mittellinie vor, welche die Vorteile der Südlinie mit denen der Nordlinie verbinden soll und die Nachteile der Südlinie zu vermeiden sucht.

In einer eben bei Karl Peters in Magdeburg erschienenen Schrift („Die Vollendung des Mittellandkanals“) stellt Dr. J. Remme volkswirtschaftliche Untersuchungen an über die Linienführung des Mittellandkanals, wobei er alle bisher gemachten Vorschläge sachlich würdigt. Es wird der Standpunkt vertreten, daß bei der Lösung der Frage nicht Sonderwünsche entscheidend sein dürfen, sondern daß das deutsche Gesamtinteresse ausschlaggebend sein muß. Die Befürworter der Südlinie machen geltend, daß diese ein gewerblich hochentwickeltes Gebiet unmittelbar berühre und aufschließe; dagegen verkennen sie nicht, daß die Nordlinie in baulicher und technischer Hinsicht den Vorzug verdiene, kürzer sei und nicht so große Höhenunterschiede und infolgedessen weniger der Schiffahrt hinderliche Schleusen zu überwinden habe. Deutlich geht das aus dem dritten Abschnitt von Remmes Schrift hervor. Anderseits, sagt dieser, liegen keine zwingenden wirtschaftlichen Gründe vor, welche die Wahl der südlichen Linienführung erforderlich machten. Im Gegenteil, zwingende wirtschaftliche Gründe sprechen für den Bau einer nördlichen Linie. Von den Nordlinien verdient die Rehdersche den Vorzug, weil sie bei mindestens gleicher technischer Leistungsfähigkeit und annähernd gleicher Länge und bei gleichen Kosten einen kürzeren Anschluß zur Saale gestattet und Magdeburg als den gegebenen mitteldeutschen zentralen Binnenschiffahrtshafen günstiger anschließt. Die Mittellinie bietet zwar nicht die gleichen Vorzüge wie die Rehdersche Nordlinie, ist der Südlinie aber wirtschaftlich weit überlegen. Sie ist als Kompromiß gedacht und schließlich für alle wesentlichen Verkehrsbezirke annehmbar, was bei der Südlinie nicht zutrifft, weil diese einen zu großen Umweg macht, woraus der Volkswirtschaft auf jeden Fall Nachteile entstehen würden. Eine Nord- oder Mittellinie entspricht nicht nur am besten den Gesamtinteressen, sondern auch den örtlichen. Eine ausgesprochene Benachteiligung hätten vom Bau einer solchen Linie, gegenüber dem Bau der Südlinie nur die Gebiete von Oschersleben und Halberstadt. Die für Halberstadt und Oschersleben etwa vorhandenen Nachteile werden ausgeglichen durch die Vorteile, welche die nördliche Linie den von ihr aufgeschlossenen Gebieten gewährt. Es handelt sich dabei u. a. um die Orte Leiferde, Oebisfelde, Talvörde, Weferlingen, Alt- und Neuhaldensleben, Wolmirstedt usw. Man rechnet aus jenen Gebieten mit Kartoffelsendungen aus dem Westen und mit großen Steintransporten aus der Gegend zwischen Velpke und Neuhaldensleben. Besonders Neuhaldensleben rechnet damit, daß sich in seiner Nähe industrielle Unternehmungen ansiedeln. Die Möglichkeit hierzu ist für Oebisfelde, Talvörde gleichfalls gegeben. Besonders muß darauf hingewiesen werden, daß im Zuge der Nordlinie bis in die Nähe von Oebisfelde größere Kalischächte liegen, welche beim Bau der Nord- bzw. Mittellinie wegen der hiermit geschaffenen billigen Transportbedingungen den Bau von chemischen Fabriken ins Auge fassen können.

Nach Contags Berechnungen wäre beim Bau der Südlinie der Kanalgebietsverkehr zwischen Misburg und Magdeburg bei der Südlinie um 534 000 t größer als bei der Nordlinie, der Durchgangsverkehr wäre dagegen durch die Südlinie um 66 000 t vermindert. Da der Gesamtverkehr auf 8 419 000 t geschätzt wird, ist der voraussichtliche Mehrverkehr beim Bau der Südlinie unbedeutend. Die Südlinien-Denkschrift setzt den Durchgangsverkehr viel zu gering an.

Von unbedeutenden Ausnahmen abgesehen, haben die Hauptverkehrsgüter im Kanalgebiet kein ausgesprochenes Interesse an der Südlinie. Die Kaliindustrie im ganzen kann in bezug auf die Linienführung als völlig neutral angesehen werden. Für den Braunkohlenbergbau und die mit diesem verbundenen Industrien ist die Linienführung gleichfalls ohne Bedeutung, ebenso für den Transport von Steinen und Erden. Die Nord- und Mittellinie sind für die Kalkversendung ebenso günstig, wenn nicht günstiger als die Südlinie. Der Harzer Eisenerzbergbau kann bei jeder Linienführung gleichmäßig entwickelt und gefördert werden, falls er in Zukunft überhaupt den Wettbewerb mit anderen Erzen wird aufnehmen können. Dem Verkehr mit Getreide und Mehl ist — abgesehen von dem Bezirk Oschersleben und Halberstadt — mit jeder Linienführung gleichmäßig gedient. Der Zuckerindustrie in ihrer Gesamtheit bietet jede Linie annähernd die gleichen Vorteile. Remme vertritt die Ansicht, daß überdies das von der Nord-

oder Mittellinie erschlossene Gebiet den Bestrebungen neuzeitlicher Boden-, Siedlungs-, Industrie- und Bevölkerungspolitik ein besseres Feld zur Betätigung bietet als das südliche.

Die Baukosten für die Hauptlinie sind beim Bau einer Nordlinie am niedrigsten. Faßt man alle Wasserstraßenpläne zu Systemen zusammen, so ist das System der Mittellinie am billigsten. Die Rentabilität jeder Linie ist gesichert. Der Gedanke, erst eine und später eine zweite Kanallinie zu bauen, ist durchaus erwägenswert. Zuerst muß jedoch die Linie gebaut werden, die einem schon bestehenden wirtschaftlichen Bedürfnis Rechnung trägt; das ist die Rehdersche Nord- oder die Mittellinie.

Die beim Bau der Südlinie erstrebten wasserwirtschaftlichen Maßnahmen im Harz (Bau von Staubecken, Gewinnung von elektrischer Kraft) sind bei der Mittellinie gleichfalls durchführbar. Beim Bau jeder Linie lassen sich große Aufgaben zur Hebung der Landeskultur lösen.

Drei polnische Schiffahrtskanäle

Von H. Mankowski (Danzig)

Die polnische Regierung geht zielbewußt an die Erweiterung des Eisenbahn- und Wasserstraßennetzes. Während mehrere neue Eisenbahnlinien bereits im Bau sind, liegen hinsichtlich der Wasserstraßen erst Pläne vor.

Der erste sieht eine Verbindung der Weichsel mit der Oder durch einen Kanal zwischen Bzura und Warthe vor. Die zweite Wasserstraße soll die Weichsel mit der Ukraine verbinden und Narew, Bug und Pripjet schiffbar machen. Ein dritter Kanal ist zwischen Bzura und Lodz vorgesehen.

Wir Deutsche haben während des Krieges erkannt, daß wir über die Ostdeutschland angrenzenden Gebiete viel zu wenig unterrichtet waren. Das Gesagte gilt nicht bloß beim einfachen Manne, sondern auch beim Gelehrten. „Vor allem waren die in russischem Besitz gewesenen polnischen Gebietsteile, das sogenannte Kongreßpolen, eigentlich ganz unbekannt,“ so schreibt Dr. E. Wunderlich im Januar 1917 aus Warschau, wo er als Leiter der Landeskundlichen Kommission beim Generalgouvernement Warschau unter v. Beseler tätig war. „Die Gründe dieser Unkenntnis liegen einmal in der während der letzten Jahrzehnte von den Russen bewußt immer gründlicher durchgeführten militärisch-politischen Absperrung Polens nach außen und in der gleichzeitigen starken Behinderung polnischer Kulturarbeit im Innern.“

In diesen wenigen Sätzen haben wir den Schlüssel zur Unkenntnis über Polen, aber auch zum Daniederliegen des polnischen Staates. Die Regierung wird nun das Versäumte nachzuholen eifrig bestrebt sein. Da sie aber keine Mittel zum Bau von Eisenbahnen und Wasserstraßen besitzt, so bietet das Ausland solche an, und wir werden vielleicht erst nach Jahren bezüglich der Geldbeschaffung klar sehen.

Wie es mit der Schiffbarkeit der Weichsel bestellt ist, weiß alle Welt, und so will die polnische Regierung zunächst die Weichsel zwischen Warschau und Zegrze ausbauen. Dann soll eine gute Wasserstraße von der Weichsel in das Kohlengebiet erbaut werden.

Polen besitzt ein geradezu ideales Wassernetz. Der Weichselstrom durchzieht das Land der ganzen Länge nach und nimmt von rechts und links bedeutende Nebenflüsse auf, die aus allen Landesteilen Güter befördern. Die linksseitigen Flüsse stehen allerdings hinter denen vom rechten Ufer bedeutend nach.

Die Bzura tritt Wyszogrod gegenüber in die Weichsel. Ihre Quelle liegt zwischen Zgierz und der großen Industriestadt Lodz. Die Zahl ihrer Nebenflüsse ist groß. Der Kanal soll nun Bzura und Warthe etwa von Leczyca ab verbinden. Ist seine Linie endgültig festgestellt, so wird auch der Bau eines Kanals nach Lodz nicht lange auf sich warten lassen.

Daß in erster Linie der Kanalbau nach der westlichen Seite ausgeführt werden soll, beweist ohne weiteres die große Bedeutung, welche die polnische Regierung auf gute Wasserverbindungen mit der bisherigen Provinz Posen und durch sie mit Preußen legt. Die Flußgebiete der Bzura und Warta (Warthe) gehören zu den fruchtbarsten Polens, und die vorhandenen Wasserstraßen, Eisenbahnen und brauchbaren Wege reichen nicht im entferntesten zur Güterbeförderung hin.

Die dritte Wasserstraße Narew—Bug—Dnjepr ist von erheblicher Bedeutung für Polen und füglich auch für Danzig. Bereits 1918, als Polen noch von den beiden Mittelmächten verwaltet wurde, wurde der Bau der Wasserstraße Weichsel—Dnjepr im Preußischen Abgeordnetenhause besprochen. Heute hat Polen mit der Ukraine darüber zu verhandeln, und es ist zu erwarten, daß beide beim Ausbau der wichtigen Wasserstraße Hand in Hand gehen werden.

Schon in Modlin (Nowo-Georgiewsk) tritt von Osten der Bug mit dem Narew in die Weichsel. Der aufwärtige Stromlauf des Bug führt bis Brest-Litowsk, wo der Bug-Dnjepr-Kanal (Königskanal) durch den Pripjet die Verbindung herstellt. Diese Wasserstraße von Melnik ab liegt im nördlichen Teil der Ukraine.

Der Bug-Pripjet-Kanal ist schon 1843 von der russischen Regierung erbaut worden; es können aber auf demselben nur Kähne mit Ladungen von 200 t bei Frühjahrshochwasser verkehren.

Alle diese Kanäle werden viele Millionen Mark kosten. Gegenwärtig ist wohl weder das erforderliche Geld, noch sind die Baustoffe vorhanden. Es ist aber gut, daß die polnische Regierung die Ersprießlichkeit des Kanalbaues erkennt. An gutem Willen zur Ausführung wird es nicht fehlen.

Groß-Berlin als Fisch-Selbstversorger[1])

Von Arthur Stamper (Charlottenburg)

Eine der übelsten und das deutsche Volksempfinden außerordentlich bedrückende Folgeerscheinung des Weltkrieges ist der Mangel an Fleisch und gleichwertigen, eiweiß- und phosphorreichen, tierischen, fetten Nahrungsstoffen. Seit dem Herbst 1917, nachdem ein gewisser Ueberschuß an Vieh infolge Futtermangels schnell aufgezehrt werden mußte, ist die Aussicht auf eine ausreichende Fleischversorgung für Groß-Berlin wohl auf absehbare Zeit hinaus vernichtet. Abgesehen von der Unmöglichkeit einer genügend schnellen Steigerung unseres Viehbestandes bis zur Fähigkeit, überwiegende Mengen des Gesamtbedarfes nach Groß-Berlin aus landeigener Viehzucht zu liefern, fehlt uns sogar die Möglichkeit, einen preisbildenden Einfluß auf den Groß-Berliner Fleischmarkt, der in absehbarer Zukunft von ausländischen Herkünften beherrscht werden wird, auszuüben. Wir stehen somit vor einer Fleischversorgungsmisere in Permanenz und müssen wohl oder übel auf Mittel sinnen, vollwertigen Ersatz zu schaffen, wenn wir nicht ratlose und hilflose Opfer fremder Spekulation bleiben wollen, einer Spekulation, die gar keine Ursache hat, irgendwelche Rücksicht auf die Groß-Berlinische verbrauchende Bevölkerung überhaupt zu nehmen. Kurzum, es wäre zum Verzweifeln vom Standpunkte einer gesunden großstädtischen Wirtschaft aus zum mindesten, wenn es nicht gelingen könnte, vollwertigen Ersatz zu schaffen, der wenigstens geeignet ist, große Quantitäten von Schweine-, Rind- und Hammelfleisch zur Not entbehrlich zu machen und dadurch einen mächtigen Druck auf die Preisbildung der hauptsächlichen Fleischsorten auszuüben. Glücklicherweise ist diese Möglichkeit für Groß-Berlin gegeben, aber sie setzt eine Tatkraft und einen wirtschaftlichen und sozialen Weitblick voraus, der alles übersteigt, was bisher in solcher Beziehung in unserer Reichshauptstadt geleistet worden ist.

Es besteht nämlich die Möglichkeit für Groß-Berlin, sich aus eigener Kraft und mit eigenen Mitteln in sich selbst mit Fischen zu versorgen, und zwar mit Süßwasserfischen prima Qualität, in größten Massen zu billigsten Preisen. Die bisherige Versorgung Berlins mit Seefischfleisch ist weder von erster Güte, noch von entsprechender Preiswürdigkeit, und auch in den Mengen gänzlich unzureichend. Die Versorgung mit großen Massen ausländischer Fische und Fischwaren zu billigen Preisen ist wegen der Ungunst unserer Valutaverhältnisse unmöglich, so daß die Einfuhr auf absehbare Zeit hinaus als endgültig rettendes Hilfsmittel nicht in Frage kommt. Außerdem besteht die Gefahr, daß die Bedrohung mit Unterbrechung der Lieferung aus irgendwelchem Grunde den Glauben an die Zuverlässigkeit der Belieferung nicht stark werden läßt. Infolgedessen kranken alle Einfuhren von vornherein an dem fressenden Grundübel der Unsicherheit, die eine solide Entwicklung des Geschäftes mit ausländischen Fischen und Fischwaren für jeden weitblickenden Privatwirtschaftler oder Volkswirtschaftler ohne weiteres ausschließt. Nur als Nothilfsmittel und Gelegenheitsversorgung ist die Einfuhr ausländischer Seefische zu werten und zu pflegen. Wir aber brauchen Sicherstellung der Fischversorgung Groß-Berlins nach menschlichem Ermessen überhaupt. Zu diesem Zwecke müssen wir binnenländische Fischereigründe finden, die groß und ergiebig genug sind für den Bedarf von fünf Millionen Menschen. Werfen wir so einmal den Blick auf die Landkarte der näheren und weiteren Umgebung Groß-Berlins. Da sind zunächst die zahlreichen Wasserstraßen und schönen und tiefen Seenbecken des Spree- und Havelgebietes, die mit ihrer unterirdischen Verbindung mit dem Weltmeere außerordentlich beständige und gesunde Wasserverhältnisse aufweisen. Daran schließen sich in verhältnismäßig kurzen Entfernungen zahlreiche benachbarte Fluß- und Seengebiete in der Mark Brandenburg und anliegenden Provinzen an. Alles dies sind Fischereigründe, die bei sorgfältiger, kunstvoller Kultivierung lebende Fische für Hunderttausende von Groß-Berlinern ohne weiteres liefern könnten,

[1]) Anm. der Schriftleitung: Obwohl obiger Artikel sich außerhalb des Rahmens der Veröffentlichungen unserer Zeitschrift bewegt, glauben wir ihn doch im Interesse eines Teiles unserer Leser bringen zu können.

Ertragsmöglichkeiten, die weder während des Krieges noch jetzt die ihnen gebührende Wertung und Ausnutzung erfuhren noch erfahren. Aber diese Fischquelle verschwindet gegenüber einer anderen konzentrierten Möglichkeit, die für ein großkaufmännisches Unternehmergehirn oder für eine großzügige Kommunalpolitik einer Riesenstadt von den Ausmaßen Groß-Berlins etwas Faszinierendes an sich haben muß.

In einer Luftlinienentfernung von kaum 130 km nord-nord-westlicher Richtung von Berlin bildet die Oder mehrere Meilen vor ihrem Eintritt in die Ostsee einen gewaltigen Mündungssee, der von Osten nach Westen 52 km lang und 15 bis 22 km breit ist, das Pommersche Haff. Mit Einschluß des Papenwassers und des Dammschen Sees hat man hier eine fast unübersehbare Wasserfläche von ca. 850 qkm vor sich, ein mächtiges Süßwasserbecken mit Tiefenverhältnissen von 50 cm bis zu 9 m. Die vertiefte Fahrrinne der Kaiserfahrt nimmt fast den ganzen Schiffahrtsverkehr auf sich, so daß die weite Wasserfläche für Fischzucht und Fischereizwecke ausgenutzt werden könnte, ohne auch nur das geringste Verkehrshindernis zu bilden. An den weiten Küsten des Haffbeckens ist keine nennenswerte Industrie, die das Wasser durch Abfälle vergiftet, auch könnte bei der durchschnittlich geringen Wassertiefe überall, wo notwendig, Abdämmung größerer und kleinerer Bassins erfolgen. Auch sind an besonders flachen Stellen künstliche Inselbildungen zur Anlage notwendiger Baulichkeiten möglich. Der Gedanke der Nutzbarmachung des Haffs für Zwecke der Nahrungsproduktion ist nicht neu. Wiederholt sind Vorschläge und Pläne gemacht worden zur Trockenlegung zwecks Gewinnung fruchtbarer Landstrecken. Aber keine Landwirtschaft vermag solche Massen tierischer Nahrungsmittel auf diesem beschränkten Raume zu liefern als eine mit allen Mitteln züchterischer und biologischer Erkenntnis intensiv ausgebildete und durchgeführte Fischzucht. Das Wasserflugzeug hat uns ein Mittel gegeben, den Betrieb auf weiter Fläche zu überwachen und sachgemäßer Disposition sofortige Befolgung zu sichern. Wenn man ferner bedenkt, daß ein schnelles Flugzeug den Weg vom Pommerschen Haff bis nach Berlin in durchschnittlich 45 Minuten zurückzulegen imstande ist, so leuchtet es ohne weiteres ein, daß eine Berliner Zentrale keinerlei Verkehrsschwierigkeiten für ihre betrieblichen Dispositionen zu befürchten hat. Was die Fracht selbst anbetrifft, so besteht schon heute die Möglichkeit einer Verladung mit 600-t-Fahrzeugen auf dem Stettin—Berliner Großschiffahrtswege, so daß Spezialboote mit Vorkehrungen für den dauernden Versand von lebenden Fischen zwischen den Fischereigründen des Pommerschen Haffs und einem Berliner Fischhafen verkehren können. Die großen Havelseen bzw. die breiten Gewässer der Oberspree würden ein ideales Gelände bieten für die Anlage von Fischwarenindustrien größten Umfanges, in denen nicht nur Süßwasserfische, sondern auch das von der See kommende Fischmaterial rationell verarbeitet werden könnte. Von der Verwertung der Abfallprodukte, die am Berliner Platze gleich einen gutzahlenden Markt finden würden, gar nicht zu reden. Ferner würden eine ganze Reihe von Industrien, die für bauliche Anlagen, Maschinen- und Materiallieferung in Frage kämen, durch das Unternehmen belebt werden und nicht zuletzt würden die Werften und der Schiffsbau an der Odermündung, in Stettin und Berlin großen Nutzen haben. Viele Menschen, die arbeiten wollen, würden guten und bequemen Verdienst finden mit der Aussicht, in großen Städten oder deren unmittelbarer Nähe angenehm wohnen zu können.

Die wirtschaftliche Wirkung eines solchen in größten Maßstäben arbeitenden Unternehmens würde aus Groß-Berlin in kurzer Zeit einen Fischmarkt von Weltruf machen. Bei der erstklassigen Beschaffenheit der gewonnenen großen Massen von Süßwasserfischen würde der Druck auf den Preis zweiter Qualitäten und insbesondere von Seefischen ein außerordentlicher sein. Fische sind, wo sie in Massen gefangen bzw. angeboten werden, das billigste, erstklassige Nahrungsmittel überhaupt, und Groß-Berlin könnte nicht nur sich selbst versorgen, sondern auf Grund einer entwickelten Fischbörse der maßgebende Platz des mitteleuropäischen Fischhandels werden.

Wie ein solches Riesenunternehmen bewirtschaftet werden soll? Die beste Form unter heutigen Verhältnissen dürfte vielleicht die gemischtwirtschaftliche Geschäftsführung sein. In dieser würde kommunale Dispositionsgewalt sich mit den vielseitigen Interessen größerer und kleinerer Betriebe der Fischbranche reibungslos verbinden lassen zum endgültigen Nutzen und dauernden Wohle der verbrauchenden Berliner Bevölkerung, und das lebendige Interesse tüchtiger Mitarbeiter und Betriebsleiter würde durch entsprechende Kapital- und Gewinnbeteiligung wachgehalten werden. Einmal in Betrieb gesetzt und richtig lanziert, wird sich bei gutem Willen und energischer Tätigkeit der „Markt" gesund entwickeln und reiche Erfahrungen und Forschungsstoff liefern. Eine Studienanstalt müßte geschaffen werden, die sich mit allen einschlägigen biologischen Fragen und Züchtungspraktiken befaßt, die beantworten kann, wie fette Fische gewonnen werden, wo und wie Hechte, Karpfen oder Aale am schnellsten und in schwersten Exemplaren gezüchtet werden können, die die Brutanstalten anlegt, fördert und verwaltet, die den Versand der Fischeier überwacht und durchführt, die Aussetzungen der Brut bewerkstelligt, sich über den Stand der Fischzucht in allen Ländern der Welt informiert, neue Typen von Fangschiffen entwirft, den Stand der Erzeugung von Fischereigeräten fördert, Erhebungen über die Lagerung und den Transport von lebendem und totem, rohem und verarbeitetem Fischmaterial anstellt, über Gestehungskosten und Weltmarktpreise laufend informiert ist, kurz, sich mit allem befasst, was zur Sache selbst gehört und in irgendeinem Zusammenhang mit der Erhaltung und Steigerung der Leistungsfähigkeit des Unternehmens steht. Eine große Angelegenheit, die offene Köpfe, frische Geister und tatkräftige Hände verlangt und die vielen Tausenden von Menschen Beschäftigung, zahlreichen Gemeinden neuen Wohlstand und Millionen von Menschen gesunde, kräftefördernde Nahrung bringen würde.

Der Spaziergänger in den Straßen Berlins kann in den Auslagen der feinen Delikateßgeschäfte kleine Büchsen mit Fischkonserven liegen sehen, deren Aufschriften sagen, daß sie aus Portland (Oregon), also von der pazifischen (West-)küste der Vereinigten Staaten kommen. Zu fabelhaften Preisen Seelachs, der in der Nordpazifik in starken Schwärmen vorkommt. Tausende von Meilen weit, zu teuersten Frachten, bei ungünstigen Zahlungsbedingungen, zu Maximalpreisen müssen Fischkonserven nach Berlin gebracht werden. Das ist das Fazit unserer Volksernährungswirtschaftspolitik. Und niemand hat etwas davon, weil nur die allerwenigsten solche Ware bezahlen können. Aber die Nordamerikaner arbeiten und sie sind Meister der Fischzucht, sie überwinden die riesigen Hindernisse eines unüberbrückbar weiten Landes, sie schaffen Fischbrut aus den von der Verunreinigung durch industrielle Abwässer gefährdeten atlantischen Flüssen an die ferne kalifornische und nordkolumbische Küste, ja, sie helfen dem fernen Australasien und bringen atlantische Fischeier unter mancherlei Fährnissen in die unberührten Ströme Neuseelands, wobei es sich um viele tausend Meilen Land- und Wassertransport und wechselnde Klimata handelt. Wir aber, wir sitzen in unserem schönen Groß-Berlin inmitten des herrlichsten Süßwassergebietes, das nur je eine Fischseele erfreut hat, und tun — nichts! Fischzucht ist das ergiebigste Tätigkeitsgebiet, das man sich denken kann, wenn man sich vor Augen hält, daß der Rogen unserer hauptsächlichsten Fischarten im Durchschnitt 50 000 bis 80 000 Eier enthält. Hoffentlich nehmen die maßgebenden Stellen unserer Regierung oder Stadtverwaltung mit den interessierten Industrie- und Handelskreisen Fühlung, um einmal festzustellen, was bei gutem Willen in dieser Angelegenheit möglich ist.

An unsere Abonnenten!

Der Jahresbezugspreis der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" im Abonnement ist auf Grund des Vorstandsbeschlusses des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt vom 3. Dezember auf jährlich 36 Mark erhöht worden in Anbetracht der großen Unkosten für Druck, Papier und Löhne.

Der Preis der Einzelnummer beträgt 2 Mark.

Schriftleitung und Verlag der Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt.

Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete

Die Schiffahrt und das Wiederaufbaugesetz.

Rechtsanwalt Dr. Ernst Eckstein (Berlin).

Zur Ausführung unserer im Friedensvertrage übernommenen Pflichten zum Wiederaufbau Westfrankreichs und Belgiens ist das Ausführungsgesetz zum Friedensvertrage vom 31. August 1919 ergangen, welches auch die Schiffahrt in einschneidendster Weise zu treffen geeignet ist.

Im ersten Augenblick mag es befremden, daß auch die Schiffahrt sollte herangezogen werden können. Die Schiffahrt wird bereits dadurch getroffen, daß eine Reihe von Schiffen auszuliefern ist und diese Schiffe enteignet werden können. Dieses hat natürlich mit dem Wiederaufbau nichts zu tun. Die Schiffahrt kann aber insofern zum Wiederaufbau herangezogen werden, als man sich ihrer zu Transportzwecken im Wiederaufbauinteresse bedienen muß.

Die grundlegende Bestimmung enthält der § 4: Die Reichsregierung wird ermächtigt, Leistungen land- und forstwirtschaftlicher, gewerblicher und kaufmännischer Betriebe, insbesondere Lieferungen und Dienstleistungen anzufordern, die zur Ausführung des Friedensvertrages oder eines ergänzenden Abkommens erforderlich sind.

Der Schiffahrtsbetrieb ist gleichzeitig ein gewerblicher und kaufmännischer Betrieb, würde also grundsätzlich unter § 4 fallen können. Die Leistungen der Schiffahrt sind allerdings nicht Lieferungen und, von Ausnahmen abgesehen, auch nicht Dienstleistungen. Da das Gesetz aber nur die Lieferungen und Dienstleistungen „insbesondere" hervorhebt, so ist kein Zweifel, daß auch Schiffahrtsleistungen jeder Art Gegenstand der Anforderung sein können.

Die angeforderten Leistungen müssen zur Ausführung des Friedensvertrages erforderlich sein. Auch nach dieser Richtung ergeben sich kaum irgendwelche Zweifel, denn zur Ausführung des Friedensvertrages gehört nicht nur der Aufbau selbst und die Beschaffung der Baumaterialien usw., sondern auch die Hinschaffung derselben in die Aufbaugebiete. Ja, man kann noch erheblich weiter gehen. Wenn z. B. irgendeine Ziegelei beauftragt wird, soundso viel Ziegel für den Wiederaufbau zu liefern, so kann ein Kohlenbergwerk beauftragt werden, an diese Ziegelei die Kohlen zu liefern und ein Schiffahrtsunternehmer könnte nunmehr dazu herangezogen werden, den Transport der Kohlen vom Bergwerk nach der deutschen Ziegelei zu bewerkstelligen.

Im übrigen ist es müßig, die Voraussetzung der Erfordernisse für den Wiederaufbau zu prüfen, da es irgendein Rechtsmittel nicht gibt. Verlangt das Reich eine Leistung mit der Begründung, daß sie zur Erfüllung des Friedensvertrages erforderlich ist, so mag die Begründung fehlerhaft sein, die Anforderung besteht zu Recht.

Die Schiffahrt kann in zwei verschiedenen Weisen herangezogen werden, entweder kann das Reich Gegenstände beschlagnahmen und enteignen und mittels dieser Gegenstände den Friedensvertrag erfüllen, oder aber es kann Leistungen unmittelbar anfordern.

Bei der Beschlagnahme und Enteignung denkt das Gesetz in erster Linie wohl an abzuliefernde Gegenstände; es wäre aber an sich durchaus zulässig, daß das Reich auch solche Gegenstände sich zueignet, mittels deren sie andere Leistungen ausführt. Genau so gut wie das Reich eine Fabrikationsmaschine beschlagnahmen und enteignen kann, um damit Rohstoffe für den Wiederaufbau zu bearbeiten, so gut kann es auch Schiffe beschlagnahmen und enteignen, um damit die Wiederaufbaustoffe usw. zu befördern.

Von größerer Bedeutung für die Schiffahrt wird die Anforderung von Leistungen sein. Die Anforderungsbehörde kann z. B. einem Reeder auferlegen, soundso viel Ziegel nach einem bestimmten Ort, etwa nach Antwerpen, zu transportieren.

Beschlagnahme, Enteignung und Anforderung erfolgen ohne förmliches Verfahren, es soll der Betriebsinhaber nach Möglichkeit vorher gehört werden (was übrigens für die Enteignung nicht einmal besonders vorgeschrieben ist). Es genügt die bloße Zustellung eines Beschlagnahme-, Enteignungs- oder Anforderungsbescheides mittels eingeschriebenen Briefes gegen Rückschein. Der Bescheid muß, soweit er sich auf Leistungen bezieht, Art und Umfang, Ort und Zeit derselben bestimmen. Er soll (muß es aber nicht) ausdrücklich darauf hinweisen daß die Leistung zur Erfüllung des Friedensvertrages oder ergänzender Abkommen bestimmt ist. Irgendein Rechtsmittel gegen diesen Bescheid gibt es nicht. Selbstverständlich bleibt es dem Betroffenen unbenommen, Gegenvorstellung zu erheben oder Beschwerde einzulegen. Es bleibt aber der Anforderungsbehörde überlassen, ob sie daraufhin die Anforderung zurücknehmen oder abändern will.

Für die Leistung ist eine angemessene Vergütung zu gewähren. Es ist zu berücksichtigen, daß durch die Anforderung nicht ein Vertrag zustande kommt zwischen dem Reich und dem Leistungspflichtigen, daß also die Vergütung nicht den rechtlichen Charakter einer Gegenleistung hat, und daß dem Verpflichteten insbesondere nicht ein Anspruch auf Gewinn zusteht. Wie die Bemessung der Vergütung zu regeln ist, hat das Gesetz offengelassen.

Es handelt sich hier um ein außerordentlich schwieriges Problem, denn mit der bloßen angemessenen Vergütung für die Leistung selbst vielleicht nur in Höhe der eigenen Aufwendungen mit Einschluß eines angemessenen Anteils an den Generalunkosten ist die Frage nicht entschieden. Es kann dem Schiffahrtsunternehmer durch die allen anderen Pflichten vorgehenden Anforderungen des Reiches nicht nur ein Gewinn des fest abgeschlossenen anderweitigen Vertrages entgehen, sondern er kann auch nicht unerheblichen unmittelbaren oder mittelbaren sonstigen Schaden haben. Er kann z. B. schon Aufwendungen gemacht haben, um andere Verträge zu erfüllen, er kann verpflichtet sein, hohe Maklergebühren für bereits abgeschlossene und nicht mehr erfüllbare Verträge zu bezahlen; es kann sein, daß er andere Verträge mit anderen von ihm nicht abverlangten Schiffen erfüllen kann, daß aber die Erfüllung nach dieser Richtung hin wieder besondere Kosten erfordert, z. B. besondere Schifferlöhne, oder daß er die seinerseits vereinbarte Vergütung erhöhen kann. Solche zum Teil kaum meßbaren Aufwendungen, Ausfälle usw. müssen bei der Bewertung der angemessenen Vergütung irgendwie berücksichtigt werden.

Aehnlich ist es mit der Enteignung. Für ein enteignetes Schiff ist eine angemessene Entschädigung zu gewähren. Ob hier der Anschaffungswert oder der gegenwärtige gemeine Wert maßgebend ist, ist schon zweifelhaft. Ferner fragt es sich, ob bei dieser Entschädigung, die an sich einem Zwangsverkauf ähnlich sieht, dieselben mittelbaren und unmittelbaren Nachteile mit in Ansatz gebracht werden können, wie es bei der Entschädigung für die angeforderten Leistungen zweifellos berechtigt ist.

Wird ein Schiff zur Ermöglichung der späteren Enteignung beschlagnahmt, so können aus dieser Beschlagnahme bereits Nachteile erwachsen, die meines Erachtens bei der angemessenen Entschädigung für die Enteignung nicht unberücksichtigt bleiben dürfen.

Kommt es nach dieser Beschlagnahme nicht zur Enteignung, so ist die Anforderungsbehörde befugt, auch für die mit der Beschlagnahme verbundenen Vermögensnachteile eine angemessene Entschädigung zu gewähren. Daß ein Rechtsanspruch auf diese Entschädigung nicht besteht, ist eine bedauerliche Gesetzeslücke.

Eine Beschlagnahme, die von vornherein gar nicht zur Enteignung führen soll, sondern nur zur Verwendung des Schiffes für Wiederaufbauzwecke und Rückgabe des Schiffes nach erreichtem Zweck, würde allerdings nicht den Charakter der Beschlagnahme, sondern den der Leistung haben, so daß für solchen Fall ein Rechtsanspruch auf Vergütung besteht.

Die Vergütung wird von der Anforderungsbehörde oder einer anderen beauftragten Behörde festgesetzt. Auf die Vergütung können Vorschüsse bewilligt werden. Gegen eine unbillige Festsetzung der Vergütung oder Entschädigung ist der Rechtsweg nicht gegeben, sondern nur die Anrufung des Reichswirtschaftsgerichts, das nach Art eines Schiedsgerichts endgültig entscheidet.

Die außerordentlich schwierige Aufgabe der Aufstellung von Grundsätzen für die Entschädigung und Vergütung ist einer besonderen Verordnung überlassen, die von dem Reichsministerium unter Mitwirkung des Reichsrates und eines Ausschusses der Nationalversammlung ausgearbeitet wird. Diese Verordnung wird auch Bestimmungen darüber enthalten, wie die Anforderungen gleichmäßig zu verteilen sind.

Dieser letzte Punkt ist von besonderer Bedeutung, denn wenn z. B. ein Reeder seiner sämtlichen Schiffe beraubt wird, während der andere seinen Schiffahrtsbetrieb voll aufrechterhalten und vielleicht noch die Kunden dem ersteren abspenstig machen kann, so wäre das eine außerordentliche Härte. Man wird übrigens annehmen können, auch ohne daß es im Gesetz ausgesprochen ist, daß die Anforderungsbehörde möglichst nach Gerechtigkeit zu verfahren hat, insbesondere in billiger Weise die Anforderungen auf sämtliche leistungsfähigen Betriebe zu verteilen hat, und daß ein Verstoß gegen diese Pflicht zur Gerechtigkeit sowohl den einzelnen Beamten, wie nach den Vorschriften des Beamtenhaftpflichtgesetzes den durch die Anforderungsbehörde vertretenen Fiskus zum Schadenersatz verpflichtet.

Um der Anforderungsbehörde die Möglichkeit der gerechten Anforderung und der Feststezung billiger Vergütungen und Entschädigungen zu gewähren, muß sie in die Lage versetzt werden, in weitgehendstem Umfange sich die Unterlagen dafür zu beschaffen. Aus diesem Grunde bestimmt das Gesetz, daß jedermann zur Auskunft verpflichtet ist über Preisverhältnisse und Vorräte, über Leistungsfähigkeit, Arbeitsverhältnisse usw., sowie ferner verpflichtet ist, Geschäftsbücher, Geschäftspapiere und sonstige Urkunden, insbesondere Unterlagen für Preisberechnungen und Preisangebote sowie für die Beurteilung der Arbeitsverhältnisse und Leistungsfähigkeit der Betriebe den von den Anforderungsbehörden beauftragten Personen vorzulegen, diesen auch Betriebseinrichtungen, Räume usw. zu zeigen.

Das Ergebnis der Auskünfte und Ermittlungen darf nicht zu steuerlichen Zwecken verwendet werden. Ihre Geheimhaltung ist durch eine besondere Verschwiegenheitspflicht gesichert.

Die Nichterfüllung der auferlegten Leistungen, der verlangten Auskünfte usw. ist unter schwere Strafe gestellt.

Der Uebergang der Schadensersatzansprüche von dem Versicherten auf die Versicherungsgesellschaft (§ 67 VVG.) kann vertraglich ausgeschlossen werden! Entscheidung des Reichsgerichts vom 1. November 1919.

Eine Entscheidung von großer Tragweite für das gesamte Versicherungswesen hat soeben das Reichsgericht gefällt. Es handelte sich um folgnendes:

Die Ganzaner Mühlenwerke von A. Becker in Ganzan bei Straßburg hatten im August 1914 98 000 kg Hafer von Rotterdam nach Straßburg zu bringen und beauftragten mit der Verladung die „Vereinigten Spediteure und Schiffer" in Mannheim. Der Hafer wurde in dem Schiff „Elise" glücklich bis Mannheim gebracht und hier in den dem Eigner Buchinger gehörigen Kahn „Adelheid" umgeladen. Dieser ging unterwegs durch ein Versehen der Frau B., welche in Abwesenheit ihres im Felde weilenden Mannes die Führung versah, unter. Die Mühlenwerke, welche bei der „Vaterländischen" und der „Rhenania" versichert waren, erhielten von dieser Seite den Schaden in Höhe von 19 000 M ersetzt. Gemäß § 67 VVG. geht nun bekanntlich jeder etwaige Schadensersatzanspruch des Versicherten gegen den „Schadenstifter" nach Zahlung der Versicherungssumme auf die Versicherung über. Demgemäß erheben die „Vaterländische" und die „Rhenania" gegen die „Vereinigten Spediteure" wie auch gegen Büchinger Klage auf Schadensersatz, indem sie die Rechte aus dem Frachtvertrage mit Becker geltend machten. Die Beklagten beriefen sich auf den § 26, 2 ihrer Transportbedingungen, welcher auch auf dem Ladeschein abgedruckt war und lautete: Kraft gegenwärtiger Vereinbarung ist die Zession der Rechte aus diesem Frachtvertrage an die das Transportobjekt versichernde Versicherungsgesellschaft unzulässig." Die Kläger bestritten die Gültigkeit dieser gegen den § 67 a. a. O verstoßenden Abmachung, indessen wurden sie vom L a n d g e r i c h t M a n n h e i m ebenso wie vom O b e r l a n d e s g e r i c h t K a r l s r u h e abgewiesen. Das Oberlandesgericht gab seiner Entscheidung nachstehende B e g r ü n d u n g :

Gemäß § 26, 2 der Transportbedingungen war die Zession der Rechte Beckers aus dem mit den Beklagten geschlossenen Frachtvertrag an die Kläger ungültig; diese sind also für die Klage überhaupt nicht aktiv legitimiert. Mit Unrecht bestreiten die Kläger die Gültigkeit des Abretungsverbotes unter Hinweis auf eine in der Leipziger Zeitschrift 1913 S. 944 zum Abdruck gelangte Entscheidung des Reichsgerichts. Der damals zugrundeliegende Sachverhalt war ein ganz anderer. Im vorliegenden Fall ist gerade die Abtretung an die Versicherungsgesellschaft für unzulässig erklärt, offenbar in dem berechtigten Interesse der Beklagten, etwaige Rechtsstreitigkeiten mit den Vertragsgegnern selbst und nicht mit den Versicherungsgesellschaften austragen zu müssen. Eine solche Bestimmung ist weder auf Grund des VVG. unzulässig — denn § 67 kann durch Vereinbarung abgeändert werden —noch verstößt sie gegen die guten Sitten.

Gegen diese Entscheidung wandten sich die Kläger mit der Revision ans Reichsgericht. Dieses trat aber dem Vorderrichter bei und wies die Revision aus folgenden Erwägungen zurück.

Mit Recht hat das Oberlandesgericht angenommen, daß die Abtretbarkeit der etwaigen Forderungen Beckers aus dem Frachtvertrage durch § 26 der Transportbedingungen ausgeschlossen ist. Daß dieses Ergebnis den guten Sitten widerspricht, wie die Kläger behaupten, kann nicht zugegeben werden. Dies wäre nur dann der Fall, wenn den Versicherungsgesellschaften überhaupt kein anderer Weg offenstände, gegen die Schadensstifter vorzugehen. Indessen haben sie die Möglichkeit, den Versicherten, der von ihnen entschädigt wird, anzuhalten, selber einen Prozeß zu führen; sie können auch darüber wachen, daß dieser Prozeß gründlich betrieben wird. Endlich haben sie das Recht, im Prozeß als Nebenintervenienten aufzutreten. Alles in allem kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die Abtretbarkeit der Forderungen entgegen § 67 VVG. ausgeschlossen werden kann. (Aktenzeichen I. 86/19.) Dr. jur. C. K l a m r o t h.

Zusammenstoß zweier Elbkähne.

Urteil des Reichsgerichts vom 29. Oktober 1919.

In der Nähe von Neuengamme befindet sich eine gefährliche Stelle für die Elbschiffahrt, wo schon viele Unfälle vorgekommen sind. Auch der folgende Rechtsstreit verdankt seine Ursache einer in der dortigen Gegend stattgehabten Schiffskollision.

Am 31. August 1917 hatte der auf der Talfahrt befindliche Schiffer H., weil die Flut kam, seinen Kahn vor Anker gelegt, und zwar etwa in der Mitte des Stromes. Bald darauf näherte sich, ebenfalls talwärts fahrend, ein der Neuen Norddeutschen Flußdampfschiffahrtsgesellschaft gehörender, aus dem Dampfer „Dessau" und zwei Kähnen bestehender Schleppzug. Als H. seiner ansichtig wurde, wand er den Anker hoch und legte das Steuer um, so daß sein Kahn quer zu liegen kam. Der Dampfer kam noch glücklich an ihm vorbei, während der nächste Kahn anstieß und beschädigt wurde. Die Eigentümerin und die sämtlichen Versicherungsgesellschaften, bei welchen sie versichert war, verklagten H. auf Schadenersatz in Höhe von 5000 M, indem sie ihm vorwarfen, durch sein unzeitiges Manöver den Unfall verursacht zu haben. Der Beklagte wandte ein, der Lenker der „Dessau", ein unpatentierter Steuermann D. — der Kapitän war gerade unter Deck —, sei schuld, da er in einer Entfernung von 20 bis 30 Meter von seinem Kahn plötzlich nach rechts abbog, während er einen 300 Meter stromaufwärts liegenden Kahn links passierte, so daß er, der Beklagte, annehmen mußte, er werde auch bei ihm links vorbeifahren. Beklagter habe dies um so mehr glauben müssen, als gerade gegenüber die Bake am Ufer stehe, welche die Stelle bezeichne, wo die Schiffe erst von links nach rechts hinüberzuwechseln pflegten. Bis dahin hätte D. auf der linken Seite bleiben müssen. Das L a n d g e r i c h t H a m b u r g vernahm hierüber einen Sachverständigen, der diese Darstellung jedoch nicht bestätigte. Das Gericht nahm infolgedessen an, daß auf beiden Seiten gefehlt worden sei, daß aber auf seiten des Beklagten doch die größere Schuld liege, und gab der Klage zu drei Viertel statt. Das H a n s e a t i s c h e O b e r l a n d e s g e r i c h t z u H a m b u r g verurteilte den H. hingegen in vollem Umfange zum Schadenersatz und begründete diese Entscheidung wie folgt:

Es steht fest, daß, wäre H. mit seinem Kahn ruhig liegen geblieben, der Schleppzug sowohl auf der Nordseite (bei den sogenannten Mummensänden) wie auch auf der Westseite glatt durchgekommen wäre. Welchen Weg D. einschlagen würde, konnte H. nicht wissen; er hätte es ruhig abwarten sollen. Jedenfalls berechtigte ihn die Tatsache, daß der Schleppzug an dem oberhalb liegenden Kahn l i n k s vorbeifuhr, nicht zu der Annahme, daß er bei ihm auf der gleichen Seite passieren würde. Angesichts des schmalen, nur 100 Meter breiten Fahrwassers hätte H. alles unterlassen müssen, was dem Schleppzug Hindernis bereiten konnte. Es ist aber weiter der Vorwurf gegen den Beklagten zu erheben, daß er nicht, sobald er die Rechtsdrehung D.'s bemerkte, den Anker wieder fallen ließ, um den Zusammenstoß wenigstens abzuschwächen. Die Behauptung, die Klägerin trage selber schuld, da D. kein patentierter Steuermann gewesen sei, mithin ein Verstoß gegen die Bemannungsvorschriften vorliege, wonach auf jedem Fahrzeug z w e i ausgebildete Leute sein müßten, geht fehl, da D. richtig gesteuert hat und auch ein patentierter Steuermann nicht anders hätte zu handeln brauchen, wie von seiten des „Dessau" geschehen. Wenn also wirklich hier ein Verschulden der Klägerin vorliegt, so ist es jedenfalls für den Unfall nicht ursächlich gewesen. — Dieses Urteil wurde vom Beklagten mit der Revision angefochten, fand aber nicht die Billigung des R e i c h s g e r i c h t s. (Aktenzeichen I, 91/19.) Dr. jur. C. K l a m r o t h.

Schiffszusammenstoß und Ausgleichsanspruch.

Urteil des Oberlandesgerichts Hamburg vom 14. Juni 1919.

Rechtsprechung des Oberlandesgerichts 39, 166.

Der Eintritt des Schadens ist auf Fahrlässigkeit der Kanalverwaltung, des Schleusenmeisters und des Elbelotsen zurückzuführen. Jede dieser Fahrlässigkeiten hat den einheitlich entstandenen Schaden verursacht und es haftet daher jeder der drei Teile nach § 823 BGB. auf Ersatz des vollen Schadens. Neben dem Elbelotsen haftet der Reeder mit Schiff und Fracht. Da jeder der drei Verursacher des Schadens und daneben der Reeder die ganze Leistung zu bewirken verpflichtet war, während der Reeder des beschädigten Schiffes die Leistung nur einmal zu fordern hatte, so waren die Parteien Gesamtschuldner und es lagen die Voraussetzungen des Ausgleichsanspruchs nur nach § 426 BGB. vor. Dieser Anspruch ist ein selbständiger, durch das Gesetz begründeter, der erst der dreißigjährigen Verjährung unterliegt.

Für den durch den Elbelotsen verursachten Schaden haftet die Beklagte mit Schiff und Fracht. Ihre Haftung muß daher auch hinsichtlich des Ausgleichsanspruchs auf Schiff und Fracht beschränkt bleiben. Ferner ist festzuhalten, daß der Reeder nicht etwa sich an der Schadensverursachung beteiligt hat, sondern nur an die Seite des verantwortlichen Elbelotsen getreten ist. Die Zahl der beteiligten Verursacher beträgt drei, nicht etwa vier. Ausgleich erfolgt also zu drei gleichen Teilen, wobei der Reeder für den Lotsen eintritt.

Die Bedeutung der Beteiligung an einer Reederei.

Urteil des Oberlandesgerichts Rostock. Rechtsprechung der Oberlandesgerichte 1919, 158.

Außer Zweifel ist, daß dem Geldgeber die Stellung eines Mitreeders nicht eingeräumt ist. Daß anderseits der Ausdruck „Mit einem Kapital beteiligt" notwendig ein, wenn auch nur im Innenverhältnis geltendes Gesellschaftsverhältnis bezeichnet, läßt sich nicht behaupten. Finanzielle Beteiligung an einer Reederei ist zunächst nur ein Begriff von wirtschaftlicher Bedeutung, der in verschiedener Weise rechtlich verwirklicht werden kann. Hier, wo dem Beklagten keinerlei Einfluß auf den Geschäftsbetrieb und kein Recht auf Einsicht der Bücher usw. eingeräumt ist, ist aus der Hingabe eines Kapitals und der Zusicherung eines Gewinnanteils nur die Rechtsform eines partiarischen Darlehns zu entnehmen, durch dessen Gewährung der Beklagte das Unternehmen finanziell unterstützt. Der Vertrag spricht von dem durch den Dampfer erzielten Reingewinn, darunter ist ein Gewinn zu verstehen, der dadurch erzielt wird, daß der Dampfer seiner Bestimmung gemäß verwendet wird, und ein Reedereidampfer dient zum Erwerb

durch die Schiffahrt. Aus dem Verkauf des Dampfers steht dem Kläger daher kein Gewinnanteil zu.

Anmerkung: Die Entscheidung stimmt mit der Reichsgerichtsentscheidung Bd. 57 S. 177 überein. Die Beteiligung an einem Unternehmen ist eine Beteiligung am Geschäftsbetrieb, solange das Unternehmen besteht. Löst der Unternehmer das Unternehmen auf, so muß er die Einlage zurückzahlen und behält allein das Inventar usw. Wenn er dann das ihm gehörige verkauft, würde der Geldgeber daran auch keinen Gewinnanteil haben. Es ist daher durchaus billig, daß er auch bei einer Versilberung der Betriebsmittel ohne völlige Geschäftsauflösung unbeteiligt bleibt.

Bearbeitet von Rechtsanwalt Dr. Eckstein (Berlin).

Zusammenstellung erlassener Gesetze und Verordnungen.

Bekanntmachung über Regelung der Ein- und Ausfuhr vom 13. Oktober 1919 R.-G.-Bl. 1793. Auf die in die Zollausschüsse und Freibezirke eingeführten Waren finden die Bestimmungen, die seit dem 31. Juli 1914 für Zwecke der Kriegswirtschaft und der Uebergangswirtschaft über die Bewirtschaftung von Waren aller Art erlassen sind, keine Anwendung.

Verordnung über das Verbot der Verfeuerung usw. von Rohteer vom 7. Oktober 1919 R.-G.-Bl. 1783. Verwendungsverbot und Bestandsmeldepflicht.

Bekanntmachung über die Meldepflicht für gewerbliche Verbraucher von mindestens 10 t Kohle, Koks und Briketts monatlich im November 1919. — Reichsanzeiger vom 13. Oktober 1919.

Bekanntmachung über die Verladung minderwertiger Brennstoffe im Bereich der amtlichen Verteilungsstelle für Ruhrkohle in Essen. Reichsanzeiger vom 13. Oktober 1919. Der Transport ist nur nach Genehmigung der amtlichen Verteilungsstelle zulässig.

Bekanntmachung über Aufhebung der Brennstoffhöchstpreise vom 4. Oktober 1919, R.-G.-Bl. 1785.

Bekanntmachung über Brennstoffverkaufspreise vom 4. Oktober 1919. Reichsanzeiger vom 9. Oktober 1919. Preiserhöhung um 10,50 M für die Tonne Steinkohle und Nußkohle, um 15,75 M für Koks und Bruchkoks, um 2,50 M für Koksgrus, sämtlich einschließlich Steuer.

Bekanntmachung des Reichswirtschaftsministers, Reichsanzeiger vom 8. Oktober 1919. Ausfuhrbegünstigung von Glas und Glaswaren ist aufgehoben.

Erlaß über die Erhebung erhöhter Zuschläge zu den Kanalabgaben und Schlepplöhne für den Kaiser-Wilhelm-Kanal vom 15. Oktober 1919. R.-G.-Bl. 1789.

Auf den Bericht vom 10. Oktober 1919 genehmige ich auf Grund des Gesetzes, betreffend den Abgabentarif für den Kaiser-Wilhelm-Kanal, vom 18. Juni 1917 (R.-G.-Bl. S. 553) nach erfolgter Zustimmung des Reichsrats die Erhebung eines Zuschlages von 150 vom Hundert zu den im revidierten Abgabetarife für den Kaiser-Wilhelm-Kanal vom 4. August 1896 (R.-G.-Bl. S. 681 ff.) vorgesehenen Kanalabgaben und von 175 vom Hundert zu den ebenda festgesetzten Schlepplöhnen. Die Erhebung der Zuschläge beginnt mit dem 1. November 1919 und erfolgt bis auf weiteres. Die in dem Erlasse vom 1. April 1918 (R.-G.-Bl. S. 175) angeordneten Zuschläge fallen mit dem gleichen Zeitpunkt fort.

Bekanntmachung, betreffend die Ueberwachung der aus dem Ausland in den Freihafen Hamburg eingehenden Schiffe. (Amtsbl. Hamburg S. 1769.)

Nachdem durch § 2 der Bekanntmachung des Reichswirtschaftsministers vom 3. September 1919 über die Regelung der Ein- und Ausfuhr (R.-G.-Bl. S. 1515) angeordnet worden ist, daß Freibezirke und Zollausschüsse im Sinne der Einfuhr- und Ausfuhrverbote als außerhalb der Grenze des Deutschen Reiches liegend gelten, werden die Bekanntmachungen der unterzeichneten Deputation, betreffend die Ueberwachung der aus dem Ausland in den Freihafen Hamburg eingehenden Schiffe vom 18. Januar und 3. Oktober 1917 aufgehoben.

Die Verpflichtung der Schiffsführer und ihrer Vertreter zur Einreichung der Landungsverzeichnisse der Seeschiffe regelt sich wieder allein nach dem Gesetz, betreffend die Anmeldungen für die hamburgische Handels- und Schiffahrtsstatistik, vom 16. Februar 1906 und den dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen.

Hamburg, den 10. Oktober 1919.

Die Deputation für indirekte Steuern und Abgaben.

Gesetz über Erhebung von Zuschlägen im Güter- und Tierverkehr der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen vom 24. September 1919. Preußische Gesetzsammlung 155. Zulassung eines weiteren Zuschlages bis zu 50 %.

Bekanntmachung zu dem Gesetz über die Zahlung der Zölle in Gold. Reichsanzeiger vom 11. und 17. und 24. Oktober 1919. Das Aufgeld beträgt für die Woche vom 12. bis 18. Oktober 450 %, vom 19. bis 25. Oktober 490 %, vom 26. Oktober bis 1. November 520 %.

Verordnung zur Ergänzung der Verordnung vom 13. Juni 1919, betreffend die in neutralen Häfen befindlichen, im deutschen Eigentum stehenden Nothafenladungen deutscher Schiffe. Vom 15. Oktober 1919 R.-G.-Bl. 1800. Als Nothafenladungen gelten auch die Ladungen der Schiffe, die bei Kriegsausbruch im neutralen Hafen lagen und diesen nicht verlassen haben.

Bekanntmachung über das Verbot der Ausfuhr von Obstbäumen vom 16. Oktober 1919 R.-G.-Bl. 1798. Bewilligung des Reichskommissars erforderlich.

Kleine Mitteilungen

a) Allgemeines.

Der vorbereitende Reichswirtschaftsrat. Der Entwurf einer Verordnung über die Bildung eines vorbereitenden Reichswirtschaftsrats war Gegenstand einer kommissarischen Besprechung, die zwischen dem Reichswirtschaftsministerium, den Vertretern der übrigen Reichsministerien und Vertretern der bundesstaatlichen Regierungen am 11. d. M. stattfand. Man war sich darüber einig, daß der vorbereitende Reichswirtschaftsrat dieselben Aufgaben und Vollmachten erhalten sollte, wie sie für den endgültigen durch die Reichsverfassung festgelegt sind, bis auf das Recht der Initiative bei der Einbringung von Gesetzentwürfen. Eine lebhafte Debatte entspann sich über die Verteilung der Sitze. Seitens einzelner Fachministerien wie auch seitens der verschiedenen Länder wurden Wünsche nach stärkerer Beteiligung der einzelnen Berufsgruppen zur Sprache gebracht.

Seitens der Hansestädte wurde auf eine Erhöhung der Vertreterzahl des Verkehrsgewerbes und des Außenhandels Wert gelegt. Die Vertreter der Landwirtschaft in den Einzelstaaten forderten eine bedeutende Erhöhung der landwirtschaftlichen Vertreterzahl.

Demgegenüber betonten die Vertreter des Reichswirtschafts- und Reichsfinanzministeriums, daß die Zahl der Mitglieder von vornherein nicht zu hoch angesetzt werden dürfe, und zwar um die Arbeitsfähigkeit des Wirtschaftsparlaments nicht zu gefährden, mit Rücksicht auf die Reichsfinanzen, und wegen der alsdann auch notwendig werdenden Erhöhung der Sitze der Verbraucher. Ferner wurde verschiedentlich betont, daß die fachliche Gliederung, wie sie der Entwurf vorsieht, zur Wahrnehmung der Interessen der verschiedenen Landesteile nicht ausreiche. Vor allem seien die Arbeitsgemeinschaften, die für die Industrie und Handel hauptsächlich vorgesehenen Wahlkörper, noch nicht genügend durchgebildet, so daß in den zentralen Stellen noch vorwiegend Berliner oder Norddeutsche säßen, die zu geringe Fühlung mit den Interessenten im Lande hätten. Deshalb wurde vorgeschlagen, die regionalen Interessen durch eine stärkere Beteiligung der amtlichen Berufsvertretungen, wie der Handelskammern, zur Geltung zu bringen. Auf der Arbeitnehmerseite soll dafür eine entsprechende Zahl von Arbeitern der verschiedenen Landesteile durch den Zentralrat der Arbeiterräte benannt werden. Eine endgültige Entscheidung über die zahlenmässige Verteilung der Sitze soll durch besondere Beratungen in einem Unterausschuß angestrebt werden. R.

Die Wasserstände in den norddeutschen Stromgebieten im Oktober und im Gesamtabflußjahr 1919. (Nach den amtlichen Nachrichten der Landesanstalt für Gewässerkunde in Berlin.) Die Wasserstände der Elbe haben sich im Oktober nicht unwesentlich gebessert. Immerhin blieb ihre mittlere Höhenlage auch in diesem Monat erheblich unter dem Monatdurchschnitt aus 1896/1915. Auch an allen übrigen Pegeln der Tabelle liegt das diesmalige Monatmittel unter dem aus den zwanzig Jahren, und zwar in den westlichen Gebieten wesentlich mehr als in den östlichen. Die meisten westlichen Gewässer hatten zeitweise Wasserstände unter MNW, so auch die Weser trotz der Zuschüsse aus dem Waldecker Staubecken. Allerdings waren diese nicht mehr groß; am Anfang des Monats betrug der Beckeninhalt 56, am Ende 39 Millionen Kubikmeter. Die Wasserstandschwankungen im Monat waren gering und blieben zum größten Teil weit unter MW.

Das MW des Gesamtabflußjahres liegt an der Weichsel verhältnismäßig hoch, nämlich bei Thorn um 60 cm über dem zwanzigjährigen Durchschnitt. Der Ueberschuß fällt vorwiegend auf das Sommerhalbjahr, in dem er bei Thorn 106 cm erreicht. Memel, Pregel, Oder und Mosel weisen Jahresmittel in annähernd normaler Höhe auf, und auch die Halbjahrmittel sind an der Memel und Oder ziemlich normal. An den übrigen in der Tabelle berücksichtigten Flüssen liegt das MW 1919 unter dem zwanzigjährigen, so z. B. an der Elbe um 0,4 bis 0,5 m, an der Weser bei Minden rund 0,4 m, an der Ems bei Lingen 0,5 m. Im allgemeinen waren die Fehlbeträge an den westlichen Flüssen im Sommerhalbjahr größer als im Winterhalbjahr. Am Rhein und an der Mosel zeigt überhaupt nur das Sommerhalbjahr einen Fehlbetrag.

Die westlichen Flüsse einschließlich der Elbe haben zeitweise das MNW unterschritten. Die Hochwasser sind im allgemeinen unter MHW geblieben. An der Weichsel, am Rhein und an seinen

Nebenflüssen sind Ueberschreitungen des MHW vorgekommen, unter denen besonders die verhältnismäßig starken Sommerhochwasser der Weichsel erwähnenswert sind.

Wasserstände im Oktober 1919.

Gewässer	Pegelstelle	Oktober 1919			MW Okt. 96/15	Jahresmittel 96/15		
		NW	MW	HW		MNW	MW	MHW
Memel	Tilsit	98	114	135	136	80	239	602
Pregel	Insterburg[1])	−38	−24	−15	−21	−48	37	362
Weichsel	Thorn	62	70	90	79	−4	137	463
Oder	Ratibor	118	132	210	160	76	181	605
„	Frankfurt	78	87	112	135	57	163	376
Warthe	Landsberg	−15	−8	9	10	−36	60	237
Netze	Vordamm	−12	−6	18	1	−37	27	137
Elbe	Barby	33	61	85	130	28	177	451
„	Wittenberge	23	58	75	143	50	192	434
Saale	Trotha U. P.	108	125	142	175	120	212	486
Havel	Spandau U. P.	10	28	46	53	24	77	145
„	Rathenow U P.[2])	−23	−13	−2	52	5	89	160
Spree	Spremberg U. P.	70	90	118	103	66	106	263
„	Kersdorf U. P.	194	205	215	232	196	255	345
Weser	Minden	155	159	169	212	164	266	564
Aller	Westen	169	177	191	242	186	293	480
Ems	Lingen	−160	−153	−145	−68	−136	−26	233
Rhein	Kaub	98	120	146	184	100	236	501
„	Köln	63	85	108	185	78	261	621
Neckar	Heilbronn	12	25	35	62	18	97	415
Main	Wertheim[3])	85	93	100	124	86	159	408
Mosel	Trier	8	17	32	58	−2	100	450

[1]) Bei Insterburg enthalten die letzten vier Spalten Mittelwerte aus den Abflußjahren 1908/1915. — [2]) Wasserstände in den letzten Jahren gesenkt. — [3]) Statt des Pegels Hanau, an dem die Wasserstände unter künstlicher Einwirkung stehen.

Deutsche Ströme und deutsche Schiffahrt. Keine Zeit war so geeignet, die Bedeutung des deutschen Wassernetzes für den Verkehr hervorzuheben, als die Gegenwart, und es ist merkwürdig, daß die Ausnutzung der Wasserkräfte verhältnismäßig immer noch so wenig erfolgt. Wenn man beispielsweise bedenkt, daß nach Berechnung süddeutscher Behörden allein in der zu Bayern gehörenden Strecke der Donau mit ihren alpinen Nebenflüssen während neun Monaten des Jahres eine rohe Wasserkraft von 1 900 000 PS enthalten, von denen 700 000 = 37 v. H. ausnutzbar sind, und daß von dieser gewaltigen Kraftquelle erst 75 000 PS benutzt werden, so hat man eine kleine Vorstellung, welche Riesenkräfte jährlich ungenutzt verlorengehen. Auf diese Tatsache muß immer wieder aufmerksam gemacht werden.

Die deutschen Wasserwege sind rund 13 500 km lang, und es könnten nicht weniger als 56 v. H. von Fahrzeugen mit einer Tragfähigkeit von mehr als 150 t benutzt werden. Das deutsche Wasserstraßennetz ist im Vergleiche mit dem französischen im Vorteile, weil dieses nur 39 v. H. benutzbar ist.

Bereits 1902 wurden die deutschen Wasserstraßen von fast 25 000 Schiffen befahren, deren Ladefähigkeit fast so groß war als diejenige aller auf deutschen Vollbahnen verkehrenden Güterzüge. Daß die Wasserstraßen die billigsten Verkehrswege sind, weiß jeder, und die gleiche Zugkraft leistet beim Wasserwege etwa sechsmal so viel als auf dem Schienenwege.

Das deutsche Wassernetz verdankt seine vorzügliche Beschaffenheit für den Schiffsverkehr durch den Ursprung der Ströme vom Hochgebirge nach dem Meere. Eine solche günstige Lage haben weder die Ströme Süd- noch Westeuropas. Wenn nun auch die deutschen Ströme durch Eis im Winter dem Schiffsverkehr Schranken setzen, so sind diese doch nicht unüberwindlich und zuweilen von nur kurzer Dauer. Dieser günstigen Strombeschaffenheit verdanken viele Städte ihren Wohlstand.

Nun hat sich in den letzten Jahrzehnten vieles im Schiffsverkehr geändert. Die Schiffe sind durchweg größer geworden, und an die Schiffbarkeit der Wasserläufe werden größere Ansprüche als früher gestellt. Es entstehen neue Hafenanlagen, in denen sich ein reger Verkehr entwickelt und dem Platze zum Aufschwunge verhilft.

Sehr günstig sind die neuen Verkehrsverhältnisse am Rhein. Im ersten Frühlinge strömen ihm von den Mittelgebirgen so viel Schmelzwasser von Mannheim abwärts zu, daß er einen hohen Wasserstand hat. Später empfängt er diese an seiner Wiege in den Alpen. Auch Havel und Spree mit ihren zahlreichen Seenbecken haben genügende Wassermassen, und für deren Zufluß ist durch Kanäle gesorgt worden. Dieser guten Wasserstraße verdanken Berlin und die Mark nicht zuletzt den lebhaften Handel.

In Frankreich ist sicher viel zur Regelung des Wasserbettes der Ströme und Zuflüsse geschehen; aber hinsichtlich der Brauchbarkeit kann sich das französische Wassernetz mit dem deutschen nicht messen. Das durch die natürliche Beschaffenheit der Ströme bedingte Gefälle ist ein Vorzug, der nur den deutschen Strömen eigen ist. Daß die Brauchbarkeit der Weichsel den anderen deutschen Strömen nachsteht, hat sie der russischen Regierung zuzuschreiben, welche so wenig für ihre Regelung getan hat. M.

b) Märkische Wasserstraßen.

Havelschiffahrt. Wie das Wasserbauamt Rathenow der Handelskammer zu Berlin mitteilt, wird die durch Bekanntmachung vom 17. Juni 1919 festgesetzte Beschränkung des Tiefgangs der auf der Havel von Garz (Kilometer 30) bis Plaue (Kilometer 96) verkehrenden Schiffe aufgehoben. Für die Havel aufwärts bis Garz gilt wie bisher der von der Elbstrombauverwaltung Magdeburg für die Elbe unterhalb der Havelmündung festgesetzte Tiefgang. R.

c) Odergebiet.

Aenderung der Bemannungsvorschriften. Den Antrag des Schifferbetriebsverbandes für die Oder vom 22. September[1]), die Bemannungsvorschriften zu ändern, hat der Herr Oberpräsident aus formalen Gründen abgelehnt, weil für alle östlichen Wasserstrassen die gleichen Bemannungsvorschriften gelten. Als Größe der Kähne könne nur die Tragfähigkeit in Frage kommen, weil diese allein von den Stromaufsichtsbeamten nachgeprüft werden könne und außen an den Kähnen angeschrieben ist.

Wir sind der Auffassung, daß über die rein äußerlichen Hemmnisse hinwegzukommen ist, wofern man sich von der Notwendigkeit einer Reform der Bemannungsvorschriften überzeugt. Die Bestimmung verlangt, daß Kähne von 250 bis 400 t Tragfähigkeit mit zwei Männern und einem Schiffsjungen bemannt sein müssen, Kähne über 400 t mit zwei Männern und zwei Schiffsjungen oder mit drei Männern.

Die heute in Betracht kommende Tonnengrenze ist auf 400 t festgesetzt. Die Tragfähigkeit des Schiffes ist aber mit seiner Ladefähigkeit nicht identisch. Es gibt Fahrzeuge in derselben Abmessung, von denen das eine bis 50 t höher oder niedriger geeicht ist als das andere. Zurückzuführen sind solche Unterschiede auf die verschiedene Bauweise der Kähne, vor allem ihre verschiedene Höhe. Die auszunutzende Ladefähigkeit für Transporte ist jedoch bei beiden dieselbe, denn der eine Kahn ist geeicht auf 420, der andere auf 380 t; beide Kähne laden gleichviel, trotzdem muß der erste Kahn drei Mann, der zweite nur 2½ Mann an Bord haben. Aber nicht nur aus diesen Gründen allein, sondern um uns einen ausreichenden, gut ausgelernten, brauchbaren Nachwuchs zu erhalten, ist es erforderlich, daß die Tonnengrenze auf 450 t erhöht wird. Hierzu diene folgendes als Begründung:

Ein Fahrzeug bis zu 400 t fährt mit zwei Männern und einem Schiffsjungen. Der Besitzer dieses Fahrzeuges nimmt also einen Jungen vom ersten Jahre an. Wenn sich dieser gut führt, behält er ihn schliesslich das zweite Jahr. Das dritte Jahr nimmt ihn der Schiffseigner des bedeutend erhöhten Lohnes wegen nicht mehr; denn die Löhne stellen sich nach dem heute geltenden Lohntarif auf 35 M im ersten, 40 M im zweiten, 55 M im dritten Jahre. Weitere Erhöhung wird wohl zu erwarten sein.

Der Besitzer eines Fahrzeuges von 401 t und darüber darf aber mit diesem älteren Schiffsjungen vom dritten Jahre nicht mehr fahren; denn er muß nach der Vorschrift drei volle Mann haben. Was macht man nun mit dem Schiffsjungen des dritten Schiffahrtsjahres? Der Lehrling sieht sich gezwungen, den Schiffahrtsberuf aufzugeben. Dadurch entsteht nach und nach ein derartiger Rückgang unseres Nachwuchses, daß wir in 8 bis 10 Jahren keine Bootsleute mehr haben. Es geht von den jungen Leuten überhaupt keiner mehr auf Schiffahrt, weil er sich sagt, daß er kaum auslernen und niemals Boots-, viel weniger noch Steuermann oder Eigentümer werden kann. So kommt es, daß heute viele Schiffsjungen vom dritten Jahre tatsächlich als Bootsleute sich ausgeben und anwerben lassen, weil sie sonst den ihn liebgewordenen Beruf aufgeben müssen oder arbeitslos bleiben. Da die Dienstbücher in Wegfall gekommen sind, also ein Nachweis über die Dauer der Beschäftigung ohnehin schwierig ist, werden so heute die Bestimmungen bereits umgangen. Die Fahrzeuge von 400 bis 450 t müßten die Schiffsjungen vom dritten Jahre nehmen dürfen, um den jungen Leuten Gelegenheit zu geben, das dritte Jahr zu vollenden. Nur so könnten wir uns einen ausreichenden, gutgeschulten, brauchbaren Nachwuchs sichern.

Daß in der Tat heute ein großer Mangel an Schiffsjungen besteht, ist notorisch. Die beiden Breslauer Heuerstellen sind in der Lage, statistische Angaben zu erstatten.

Der § 13 der Strompolizeiverordnung vom 15. Mai 1906 bzw. Neufassung vom 5. März 1919 müßte danach dahin abgeändert werden:

In Absatz 1: von 200 bis 400 t zwei schiffahrtskundige Männer und einen Schiffsjungen;

von 400 bis 450 t zwei schiffahrtskundige Männer und einen Schiffsjungen im dritten Jahr;

von 540 t zwei schiffahrtskundige Männer und zwei Schiffsjungen oder drei schiffahrtskundige Männer.

Schifferbetriebsverband für die Oder.

d) Elbegebiet.

Bericht über die Elbeschiffahrt im Monat November. Im Monat November wurde die Elbeschiffahrt durch Ungunst der Witterung mehrfach erheblich gestört. Wenn auch der Wasserstand, der zu Beginn des Monats + 0,58 cm am Magdeburger Pegel zeigte,

[1]) Vgl. Heft 19 der Zeitschrift, S. 322. Die Schriftleitung.

sich allmählich besserte und in der zweiten Monatshälfte vollschiffig war, so wurde doch in der zweiten November-Woche durch starken Schneefall, Frost und Treibeis die Schiffahrt vielfach behindert. Daß diese Störung der Schiffahrt gerade mit der Eisenbahnsperre zusammenfiel, war für die Abwicklung des Verkehrs nicht besonders zuträglich. Das am 19. November beginnende Tauwetter beseitigte diese Schwierigkeiten; leider bringt nun der starke Wasserwuchs, der besonders an der Oberelbe hochwasserartigen Charakter trägt, neue Störungen, von denen nur zu wünschen ist, daß sie nicht allzu lange andauern möchten.

Das Frachtgeschäft hielt sich an allen Plätzen in sehr mäßigen Grenzen. Ab Hamburg kamen hauptsächlich Stückgüter, daneben geringe Mengen Lebensmittel zur Versendung. An der Mittelelbe waren die Salzverladungen geringer als im Vormonat; auch in Sachsen und Böhmen war das Geschäft sehr mäßig.

Aenderung der Eichordnung für die Binnenschiffahrt auf der Elbe. Die Gebühren im § 15 der Eichordnung für die Binnenschiffahrt auf der Elbe vom 15. Juli 1913 sind nach einer Bekanntmachung des Hamburger Senats vom Reichswirtschaftsminister wie folgt festgesetzt: Unter Ziffer 1 für die erste und jede wiederholte vollständige Eichung eines Schiffes für jede Tonne Tragfähigkeit 10 Pf. Der Mindestbetrag der Gebühr beträgt 4 M. Unter Ziffer 3 für eine weder zur Neueichung noch zur Aenderung der Eichprotokolle und zur Erneuerung des Eichscheines führende Eichprüfung 4 M. Diese Aenderungen der Eichordnung für die Binnenschiffahrt auf der Elbe treten mit dem 1. Dezember 1919 in Kraft. R.

Die Elbe-Staustufe bei Schreckenstein[1]. Bei der vor einiger Zeit stattgefundenen kommissionellen Verhandlung wurden die Beschwerden der angrenzenden Gemeinden entgegengenommen. Ihren Vertretern wurde erklärt, daß die Staatsverwaltung unbedingt trachten werde, sich mit ihnen in gütlicher Weise auseinander zu setzen. Mit der Vornahme der technischen Vorarbeiten wurde sofort begonnen. Es wurden Probegruben zur Untersuchung der Flußsohle angelegt, wobei bereits viel steiniges Material zutage gefördert wurde. Der Fels liegt allem Anscheine nach erst in einer Tiefe von rund 7 m. Falls es die Witterung gestattet, werden diese Arbeiten noch fortgesetzt werden. Dr. T.

Anmeldung von Schiffahrtsaktien in der Tschechoslowakei. Das Handelsministerium in Prag fordert alle Staatsangehörigen, in deren Besitz sich Aktien irgendwelcher früherer österreichischer, ungarischer oder deutscher Schiffahrtsgesellschaften befinden, auf, dieselben dem Ministerium (Prag, Waldsteinpalais) sofort anzugeben: Zahl und Gattung der Aktien sowie eine Abschrift der Beläge für die Staatszugehörigkeit zur Tschechoslowakischen Republik. Es scheint jedenfalls der Erwerb dieser Aktien für Rechnung des Staates beabsichtigt zu sein. Im übrigen dürfte es die Regierung bloß auf den Erwerb von Flußschiffahrtsaktien abgesehen haben, demnach von solchen Gesellschaften, welche mit ihren Schiffen die Donau und Elbe befahren, und es wird sich wahrscheinlich herausstellen, daß sich sehr viele Aktien in Händen tschechoslowakischer Staatsbürger befinden. Die Regierung könnte dann auf Grund dieses Besitzes ein Arrangement herbeiführen, wonach etwa die Donauschiffahrtsgesellschaft und die Vereinigten Elbeschiffahrtsgesellschaften gegen Einziehung ihrer Aktien, die sich in hiesigem Besitze befinden, eine entsprechende Quote ihres Schiffsparkes herausgeben. Es verlautbarte, daß die Regierung versucht hat, dem Wiener Bankverein einen bedeutenden Posten von Vereinigten-Elbeschiffahrts-Aktien abzukaufen, was nur den Zweck hätte, um auf Grund dessen eine heimische Flußdampferflottille zu schaffen; doch sollen die Verhandlungen erfolglos verlaufen sein. Bei der gegenwärtigen Sach- und Rechtslage kann also die Aktion des Handelsministers nur statistischen Zwecken dienen, soweit es sich um die Aktien von Donauschiffahrtsgesellschaften handelt. Für die Aktien der Elbeschiffahrtsgesellschaften galt bisher schon die Anbotpflicht[2], da diese Aktien a u f M a r k lauten. Dr. T.

Die tschechoslowakischen Freihäfen. Es hat den Anschein, daß in Schiffahrtsfragen eine Einigung zwischen der tschechoslowakischen Republik und Deutschland erzielt werden wird. Die Bestimmungen des Friedensvertrages haben in Schiffahrtsangelegenheiten der tschechoslowakischen Republik mächtige Vorteile eingeräumt, deren Ausübung ohne Uebereinkommen mit Deutschland nicht gut durchführbar ist. Es sind deshalb auch von beiden Seiten Stimmen laut geworden, die Verhandlungen über Modifikationen und Durchführung verschiedener Bestimmungen des Friedensvertrages mit Deutschland in bezug auf die tschechoslowakische Seeschiffahrt und die Häfen in Hamburg und Stettin anregten.

Von Wichtigkeit ist diesbezüglich die Frage, ob der tschechoslowakische Staat, der gemäß Artikel 363 des Friedensvertrages mit Deutschland einen Teil des Hamburger und Stettiner Hafens auf 99 Jahre in Pacht bekommt, einen Teil des jetzigen Freihafens anfordern oder auf unbebautem Gelände einen eigenen Hafen errichten soll. Für das erstere sprechen finanzielle Gründe, für letzteres Gründe politischer Natur und Prestigefragen. Von fachmännischer Seite wurde folgende Aufstellung gemacht: Für die erste Zeit würde ein Hafenkai in der Länge von 900 m mit zwei Lagerschuppen in der Größe von etwa 33 670 qm genügen. Der Mietzins betrug vor dem Kriege etwa 600 000 Mark jährlich. Die Baukosten sind auf etwa 8 500 000 Mark zu veranschlagen, die Erhaltungskosten sind mit etwa 180 000 Mark jährlich zu beziffern. Der Gesamtaufwand für Miete, Erhaltung, Betrieb und Verwaltung würde monatlich etwa 150 000 Mark betragen. Hierzu treten noch diverse Nebenauslagen. Bei 30 000 Tonnen monatlichen Umschlags und bei einer durchschnittlichen Umschlaggebühr von 50 Pfennig für 100 kg könnte man dieses Erfordernis decken. Allerdings beruht diese Schätzung auf optimistischen Grundlagen. Einerseits ist das zugrunde gelegte Quantum ein ziemlich hohes, andererseits die berechnete Umschlagsgebühr nicht mit den tatsächlichen Verhältnissen in Einklang. Es sprechen mithin finanzielle Erwägungen gegen die Errichtung eines neuen Hafens, der überdies die zahlreichen Spezialeinrichtungen, die ein moderner Betrieb erfordert, entbehren würde.

Es bliebe also das Pachtsystem übrig. In diesem Falle müßte die Mitbenutzung der gesamten Hamburger Hafenanlagen durch Pachtverträge sichergestellt werden. In dieser Hinsicht werden deutscherseits keinerlei Schwierigkeiten bereitet, da die Absicht seitens der deutschen Regierungsvertreter kundgegeben wurde, die Fragen in freundschaftlicher Weise zu lösen. Begreiflicherweise hätte die deutsche Regierung hierbei den Vorteil, daß sie einen Mitbenutzer des Hafens hätte, der zur Hebung der modernen Hafeneinrichtungen beitragen würde.

Es ist zu wünschen, daß die Verhandlungen bald zu einem gedeihlichen Abschlusse kommen. Dr. B. T. (Prag).

Das aufgegebene Projekt eines Großschiffahrtsweges Elbe—Oder—Donau. Die Reichenberger Handels- und Gewerbekammer teilt mit: Infolge Umwälzungen des Krieges ist es unmöglich, daß der im Jahre 1917 ins Leben gerufene Arbeitsausschuß für die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Elbe—Oder—Donau, dessen Leitung und Geschäftsführung der Reichenberger Handels- und Gewerbekammer übertragen wurde, weiterhin bestehen bleibt. Die Vorstandsmitglieder des Ausschusses haben beschlossen, den Ausschuß aufzulösen. Das vorhandene Vermögen wird an die angeschlossenen Institutionen und Korporationen verteilt. R.

e) Mittellandkanal und Wesergebiet.

Weser-Kanal-Verkehr.

(Fortsetzung des Berichts aus Heft 23 der „Zeitschrift für deutsche Binnen-Schiffahrt", S. 414.)

Mit eingetretener scharfer Kälte war gleich in der zweiten Woche des Novembers Eisgang auf der Weser oberhalb der Wehranlagen Hemelingen, Dörverden und Hameln eingetreten, und auch von den Kanalstrecken wurde Eis gemeldet, so daß die Schiffahrt auf der Weser und dem Kanal eingestellt werden mußte. Die Störung dauerte indes nur kurze Zeit, sie konnte nach eingesetztem Tauwetter in den letzten Tagen der Woche wieder aufgenommen werden. Das eingesetzte milde Wetter verursachte eine schnelle Schneeschmelze, und der Wasserstand der Weser ist inzwischen wesentlich gestiegen, so daß die in Minden mit voller Ladung vom Kanal eingetroffenen Kähne, ohne wie bisher Ableichterung in Minden zu nehmen, ihre Talfahrt nach Bremen fortsetzen konnten.

Der Bergverkehr nach Kanal- und Rheinplätzen war auch in der zweiten November-Woche nur mäßig, da infolge der noch immer dauernden Ostseeblockadé das Ladungsangebot in den Hafenplätzen nur gering war.

Der Talverkehr dagegen zeigte das gewohnte lebhafte Bild.

Rhein-Weser-Elbe-Kanal. Die Stellung der Braunschweigischen Regierung zum Ausbau des Weser-Elbe-Kanals ist in folgender Erklärung des Staatsministeriums an den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten zum Ausdruck gekommen:

1. Die Frage der Durchführung des Kanals von der Weser zur Elbe ist von der Uebernahme der Wasserstraßen, spätestens also vom 1. April 1921 an, Sache des Reichs (Artikel 97, 171 der Reichsverfassung).

Bis dahin ist Anlage des Kanals noch Sache der territorial beteiligten Länder. Bei der Verbindung der Weser mit der Elbe sind danach sowohl bei der Mittellinie wie bei Wahl der Südlinie beteiligte Länder die Länder Preußen und Braunschweig.

Wenn auch nach Lage der Sache für das Land Braunschweig ein eigener Ausbau und ein eigener Betrieb des auf seinem Gebiete liegenden Teilstückes keinesfalls in Betracht kommen dürfte, so wird doch anderseits der Bau und Betrieb dieses Teilstückes durch das Land Preußen nur dann angängig sein, wenn zuvor darüber eine Vereinbarung beider Länder in einem von den beiderseitigen verfassungsmäßigen Organen (Landesversammlungen) genehmigten Staatsvertrage getroffen sein wird.

Die Braunschweigische Regierung ist zu Verhandlungen über solchen Staatsvertrag bereit.

2. Bei diesen Verhandlungen wird sich die Braunschweigische Regierung von der Ueberzeugung leiten lassen, daß die Wahl der Linienführung im Hinblick auf die demnächstige Uebernahme der Wasserstraßen durch das Reich, wenn möglich noch mehr als bisher, sich von ausschließlich lokalen und territorialen Erwägungen fernhalten muß.

Nur eine solche Linienführung darf zur Ausführung gelangen, die in den Rahmen eines Reichswasserplanes sich zwanglos

[1]) Vgl. Heft 22 der Zeitschrift, S. 391. Die Schriftleitung.

[2]) Vgl. Heft 22 der Zeitschrift, S. 390: „Anbotpflicht für Dampfschiffaktien". Die Schriftleitung.

einfügt und nicht dessen späterer glatter Durchführung im Wege stehen würde.

Ein solcher Reichswasserstraßenplan wird insbesondere darauf Bedacht zu nehmen haben, daß das Reichsgebiet nach der tatsächlichen Durchführung des Planes möglichst gleichmäßig nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten durch Wasserstraßen aufgeschlossen sein wird.

Eil-Stückgutverkehr nach den Kanalhäfen. Die Bremer Schleppschiffahrtsgesellschaft (Bremen) hat ab zweite Hälfte November d. J. einen regelmäßigen Eil-Stückgutverkehr von Hannover nach den Kanalhäfen Bramsche, Münster, Wanne, Gelsenkirchen und Ruhrort und umgekehrt eingerichtet. Stückgüter werden mit Umladung auch nach und von allen Rheinplätzen übernommen; ganze Dampferladungen nach und von Rheinplätzen bergwärts bis Köln ohne Umladung.

Die Beförderung der Güter erfolgt mit erstklassigen Dampfern. In Anbetracht der sich immer schwieriger gestaltenden Beförderung der Güter auf dem Bahnwege ist die Einrichtung dieser Beförderungsmöglichkeit für Stückgüter und auch größere Sendungen eine wesentliche Erleichterung des für Industrie und Großhandel notwendigen Verkehrs und man darf deshalb wohl erwarten, daß die in Frage kommenden Kreise sich die neu geschaffene Einrichtung nutzbar machen werden.

Güter werden in Linden-Hafen von den Vereinigten Speditionshäusern J. H. Bachmann & H. Milchsack gesammelt; sie können in dem der genannten Firma gehörigen, am Lindener Hafen gelegenen Schuppen jederzeit angegliedert werden. Die auf der Rückreise von den Rhein- bzw. Kanalhäfen nach Linden-Hafen gebrachten Güter können nach Entlöschung in dem bezeichneten Schuppen untergebracht und von dort abgefahren bzw. bahnwärts weiter befördert werden.

Sieben neue Stauanlagen für Krafterzeugung in Werra und Fulda. Unter Zuziehung erster Firmen teilte der Vorsitzende des Werrakanalvereins Senator Meyer (Hameln) mit, daß er eine Denkschrift herausgegeben habe, die weit über die staatlichen Pläne des Ausbaus der Wasserkräfte in Werra und Fulda hinausgeht, die die Landesversammlung zur Ausführung bestimmt hat, da die Meyerschen Projekte gleichzeitig als Teile der vom Staat geförderten Talsperrenpläne im oberen Werra- und Fuldagebiet gedacht sind und hinsichtlich ihrer Verhältnisse (Schleusen) das Werra-Main-Kanalprojekt berücksichtigen, dazu die Weserschiffahrt in vorderste Linie stellen und die Hochwasserfrage für Hann.-Münden nicht vergessen. So wird die Denkschrift voraussichtlich zum Gegenstand eingehender Debatten und zur Aufrollung dieser Zukunftsfragen der Kraftversorgung und Wasserverhältnisse in ganz Hannover und Hessenland führen. Statt 4000 Pferdestärken der zu bauenden Regierungsvorlage in Werra und Fulda bei Münden will Meyer schon hier 16 000 Pferdestärken gewinnen, die eine Dampfkraftreserve unnötig machen. Die Gesamtersparnis von 30 Millionen Mark jährlich berechnet er entsprechend den jetzigen Kohlenpreisen mit einem Stromerzeugungspreis von 15 Pf. die Kilowattstunde. Das Verhältnis der Einnahmen zu den Baukosten erachtet er für vorteilhafter als beim Regierungsprojekt. Im einzelnen sind folgende Stauanlagen geplant: bei Wilhelmshausen in der Fulda, in der Werra 3 km oberhalb Mündens, in Münden bei der Werramühle und dem Tanzwerder in der Fulda, zusammen 4000 Pferdestärken; dazu am Zusammenfluß der Fulda, Eder, Schwalm: bei Freienhagen und bei Cuxhagen in der Fulda, bei Grifte in der Eder; für diese drei zusammen 6000 Pferdestärken. Das würde insgesamt in Verbindung mit der Edertalsperre, die heute 40 Millionen Kilowattstunden liefert, 200 Millionen Kilowattstunden ergeben. Beim Bau der geplanten Talsperren mit 600 Millionen Kubikmeter Wasser (Edertalsperre 200 Millionen) erhöht sich die Zahl bis zu 300 Millionen Kilowattstunden. — Die Kosten sollen sich im Rahmen des bereits Bewilligten halten (vermutlich ungerechnet der Erhöhung infolge der Zeitverhältnisse). R.

Allerschiffahrt. Infolge des Tauwetters und der Niederschläge Mitte November ist der Wasserstand der Aller gestiegen. Der Fluß führt vollschiffiges Wasser, so daß die Schiffahrt, die während der Sommer- und Herbstmonate des Kleinwassers wegen ruhen mußte (die Allerkähne wurden während dieser Zeit auf dem Mittellandkanal beschäftigt), jetzt wieder aufgenommen werden kann. Der Verkehr verspricht lebhaft zu werden, da umfangreiche Gütermengen zur Verfrachtung vorliegen, bergwärts Kohlen, talwärts hauptsächlich Salz, Holz usw. Hochwassermeldungen von der Oberaller und Oker liegen bislang nicht vor, und da der Fluß auch nur verhältnismäßig langsam steigt, steht zu hoffen, daß das Wasser alsbald nicht eine derartige Höhe erreicht, daß die Schiffahrt wegen Hochwassers wieder eingestellt werden muß. Bei Abfassung des Berichtes betrug der Wasserstand am Pegel Celle-Hafen 1,42 m über Null. R.

f) Rhein und westdeutsche Wasserstraßen.

Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr. Wie bekannt, haben die Bestrebungen zur Wiederschiffbarmachung der Ruhr letzthin eine erfreuliche Wendung genommen. Wir können jetzt ergänzend mitteilen, daß man in Berlin bei den maßgebenden Stellen mit großem Interesse die Berichte einer Abordnung des Ruhrvereins über die Dringlichkeit der Ruhr-Kanalisierung entgegengenommen hat. Wie wir vernehmen, soll die Prüfung des Wasserstraßenentwurfs einschließlich des dritten Bauabschnitts Witten—Hagen jetzt nach Möglichkeit beschleunigt werden, damit nach Erledigung der Vorarbeiten der Entwurf der preußischen Landesversammlung möglichst bald zur Genehmigung vorgelegt werden kann. Eine Beschleunigung ist deshalb anzustreben, weil der Ausbau unserer Wasserstraßen außerordentlich erschwert werden dürfte, wenn die Entente das ihr nach dem Friedensvertrag zustehende Aufsichtsrecht ausübt und wenn auch die preußischen Wasserstraßen mit dem 1. April 1921 an den Reichswasserstraßen-Rat fallen. — Die Abordnung schied von Berlin mit dem erfreulichen Eindruck, daß von den Wasserstraßenentwürfen jetzt bei den leitenden Stellen besonderes Interesse für die Ruhrkanalisierung besteht.

Neues Schiffahrtsunternehmen. Unter der Firma Deutsch-Niederländische Handelsgesellschaft wurde, wie uns geschrieben wird, mit dem Sitze in Duisburg-Ruhrort ein neues Reedereiunternehmen gegründet, welches hauptsächlich den Verkehr zwischen Holland und Deutschland auf dem Rhein usw. bezweckt. Das Gesellschaftskapital beträgt eine Million Mark. Geschäftsführer der Gesellschaft sind die Direktoren Johann Groeninger und Karl Nalenz, beide in Rotterdam. R.

Das Schicksal der deutschen Rheinflotte. Nach dem Versailler Friedensvertrag wird die Rheinflotte Deutschlands einen erheblichen Teil ihres Bestandes an die Verbandsländer abzugeben haben. Um die damit zusammenhängenden schwierigen Fragen sachgemäß zu bearbeiten und einen genauen Ueberblick bei den kommenden Verhandlungen zu haben, ist nach dem „Kölner Stadtanzeiger“ die Niederrheinische Handelskammer in Duisburg-Ruhrort, wo sich der Hauptstapelplatz am Rhein und der Ausgangspunkt der Rheinschiffahrt befindet, bereits seit längerer Zeit mit der Aufstellung eines Verzeichnisses der deutschen Rheinflotte, umfassend die gesamten in Deutschland beheimateten Schleppkähne nach Größe, Beschaffenheit, Ladefähigkeit usw., der Schleppdampfer, Güterdampfer sowie der Personendampfer, ebenfalls geordnet nach Tonnengewicht, Dampfkraft usw., beschäftigt. Neuerdings sind verschiedene Regierungskommissäre aus Berlin mit herangezogen worden. Das auf dem Rheinstrom schwimmende Schiffsmaterial deutscher Nationalität stellt ein Kapital von einigen hundert Millionen dar. Es dürfte sich auf etwa 700 Dampfer, meist Schraubendampfer, mit einer Maschinenleistung von weit über 100 000 Pferdestärken und etwa rund 4000 Schleppkähnen mit mehreren Millionen Tonnen Ladefähigkeit belaufen. Eine ganze Reihe der Schiffe befindet sich bereits seit längerer Zeit im Dienste der Alliierten. R.

Antwerpen—Rotterdam—Straßburg. Die französische Fachpresse beschäftigt sich sehr lebhaft mit der künftigen Entwicklung des Hafens von Antwerpen und der Rheinschiffahrt, und dieses natürlich besonders mit Hinsicht auf Straßburg, das infolge der Unterdrückung der Zuschlaglagerzölle künftighin direkt mit Antwerpen verbunden sein wird. Ueber diese Frage veröffentlicht unter anderem Maurice Panzani in der „Economie Financière“ einen Artikel, dessen Hauptpunkt wir deshalb wiedergeben, weil er für Deutschland von großem Interesse ist. Es heißt da:

„Als Deutschland seine billigen Tarife einführte und seine Flußhäfen aufs modernste ausstattete, war es vom Bestreben geleitet, den Rhein soweit als möglich nur in den Dienst des deutschen Handels und der deutschen Industrie zu stellen. Deutschland versuchte es, den Rhein nicht nur von Belgien und Frankreich, sondern auch von der Schweiz und von der österreichischen Donau zu isolieren. Deutschland legte seine wirtschaftliche Hand ferner auf Rotterdam, um den Rhein zum ausschließlichen Werkzeug der Krupp und Thyssen zu gestalten. Mit dem Frieden von Versailles wurde der Rhein jedoch wieder frei, und dieses darf man vielleicht als das wichtigste wirtschaftliche Ergebnis des Friedens bezeichnen.“

Nach einer kurzen Uebersicht über den Verkehr auf dem Rhein vor dem Kriege fährt Panzani folgendermassen fort:

„Unter den Häfen am freien Rhein wird in Zukunft Straßburg einen besonderen Rang einnehmen. Im Jahre 1893 betrug der Verkehr 36 000 t, 1895 156 000 t, 1896 354 000 t und 1901 570 000 t. Aber der eigentliche Aufschwung setzte erst nach Abschluß umfangreicher Vergrößerungsarbeiten, deren Herstellungskosten die Stadt auf sich nahm, ein. Im Jahre 1911 stieg der Verkehr auf 1 089 200 t, 1913 auf 1 989 000 t. Straßburg rangierte unmittelbar nach Ruhrort (968 000 t) und Mainz-Gustavsburg (2 668 000 t). Heute können Schiffe von 1200, 1800 und 2400 t Wasserverdrängung in Straßburg einlaufen. Die elektrisch betriebenen Hebevorrichtungen gestatten rascheste Ein- und Ausladung. Die Lagerschuppen bedecken eine Fläche von 130 ha. Zahlreiche Getreidespeicher, darunter solche mit einer Kapazität von 160 000 und 180 000 Säcken, sind vorhanden und gewaltige Mühlenbetriebe haben sich dort niedergelassen. Die Mühlen von Altkirch vermahlen täglich 5000 bis 6000 Säcke, diejenigen der Grands Moulins d'Alsac 1500 bis 2000 Säcke Getreide.“

„Die belgische Flußschiffahrt partizipierte an dem jährlich auf 15 km/t berechneten Rheinverkehr mit 23%. Dieses günstige Resultat konnte erreicht werden dank dem großen Schiffsmaterial und dem Vorhandensein eines geschulten Schiffspersonals, das nicht weniger als 15 000 diplomierte Träger umfaßte. So konnte Belgien den Wettbewerb mit den staatlich stark subventionierten und vortrefflich ausgerüsteten deutschen Rheinschiffahrtsgesellschaften aushalten.

Heute will Frankreich, nachdem es wieder Rheinuferstaat geworden ist, wahrscheinlich mit seinem deutschen Nachbarn auf dem Gebiete der Rheinschiffahrt den Kampf aufnehmen.

Aber man darf heute schon sagen, daß ihm dies, angesichts des Mangels an geschultem Personal und an Schiffen, sehr schwer fallen wird. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen drängt sich auf diesem Gebiete eine französich-belgische Interessengemeinschaft auf, wobei Frankreich seine Autorität am Rhein und seine Finanzkraft in die Wagschale zu werfen hätte. Belgien würde sein schwimmendes Material und sein geschultes Personal als Einlage bringen.

Straßburg wird morgen schon mit den bedeutendsten Rheinhäfen den Konkurrenzkampf aufnehmen können. Antwerpen muß, wenn der Rhein-Schelde-Kanal ausgeführt und wenn seine Bassins durch eine künstliche Wasserstraße mit dem Meerdijck verbunden sein werden, ein Rheinhafen werden wie Rotterdam. Da Belgien sich das Recht vorbehalten hat, den Rhein-Maas-Kanal zu bauen, der gleichsam ein Nebenfluß des Rheins sein wird, so wird Antwerpen in höherem Grade als Rotterdam von der Intensifizierung des Rheinverkehrs profitieren können. Die Schaffung einer großen Wasserstraße Schelde—Rhein—Maas erhebt Antwerpen zum Verbindungsglied zwischen England und Westfalen. Die vermehrte Bedeutung Straßburgs wird Antwerpen zum ersten Hafen des Kontinents erheben.

Ein Rheinkanal von Hüningen nach Straßburg. Das französische Ministerium für öffentliche Arbeiten hat einen Gesetzentwurf ausgearbeitet, welcher die Regelung der Verhältnisse am französischen Teil des Rheinufers bezweckt. U. a. ist ein Kanal längs des Flusses von Hüningen bis Straßburg in einer Länge von 125 km geplant, der 20 m breit und 5 m tief werden soll, so daß große Schiffe ihn passieren können. In Straßburg wird ein großer Hafen gebaut. Der Rhein soll außerdem durch zehn hydro-elektrische Stationen ausgenutzt werden, die 70 000 Pferdekräfte liefern. Etwa eine Milliarde Francs werden für diese Pläne veranschlagt. R.

Der neue Rheinhafen in Basel. Der im Bau befindliche neue Basler Rheinhafen befindet sich bei Kleinhüningen. Auf dem weiten Hafenareal, das eine Länge von über 700 m und eine Tiefe von gegen 300 m aufweist, herrscht lebhafte Tätigkeit. Mit kleinen Lokomotiven bespannte Feldbahnen durchkreuzen nach allen Richtungen das Gelände. Die Baggerarbeiten für den Bau des großen Verladekais sind beendet und die beiden elektrisch betriebenen Baggermaschinen arbeiten am Aushub des Hafenbeckens, die eine am Südende und die andere am Nordende, wo die Hafeneinfahrt vom offenen Rhein her und das geräumige Wendebassin zu liegen kommen. Jeder der beiden Eimerkettenbagger ist für eine zehnstündige theoretische Leistung von 1600 cbm konstruiert; der elektrische Antrieb hat sich bis jetzt sehr gut bewährt.

Ganz besonderes Interesse beansprucht im gegenwärtigen Baustadium der Aufbau des 460 m langen Verladekais, der sich etwa 70 m unterhalb des Dorfrandes von Kleinhüningen hinzieht und schon beträchtliche Fortschritte gemacht hat. Die Kaimauer wird auf pneumatisch versenkten Betoncaissons aufgeführt. Mit den Caisson- und Bassinarbeiten ist die Unternehmerfirma Schafir & Müller, mit der Herstellung der Kaimauer die Firma Steiner & Cie. betraut. Im ganzen müssen als Fundament der Kaimauer 30 Caissons erstellt werden, fast alle von 15 m Länge, 5,80 m Breite und 2,20 m lichter Höhe; jeder der mit dicken Eisenstangen armierten Betoncaissons erfordert zu seinem Bau etwa 160 cbm Beton. Bis jetzt sind 11 Caissons fertig und fünf davon bis auf den Wasserspiegel versenkt; einer steht schon unter Druckluft. In die Caissons sind hohe, 80 cm weite Zementkamine mit Schleusen eingesetzt; Schleuse und Arbeitskammer im Caissoninnern stehen mit Kompressoren in Verbindung; die Versenkungsarbeit unter Wasserspiegel geschieht unter Druckluft von bis zu 0,7 Atmosphären Ueberdruck. Die Caissons werden 9,40 m tief versenkt und kommen auf die Molasse zu liegen. In den kleinen Caissons arbeiten 10 Mann in der Caissonkammer, zwei an der Schleuse und vier außerhalb; den großen Caissons mit zwei Kaminen und zwei Schleusen ist die doppelte Zahl Arbeiter zugeteilt; pro Schleuse werden in 24 Stunden 120 cbm Aushub ausgeworfen. Die Caissonarbeit ist in Schichten eingeteilt; obwohl sie unter dem vorerwähnten minimalen Druck kaum beschwerlicher ist als im Freien, läßt man doch alle dazu verwendeten Arbeiter ärztlich untersuchen. Bis auf Wasserspiegel erfolgt die Versenkung der Caissons in freier Luft. Parallel mit dem Versenken der Caissons geht der Aufbau der Kaimauer, die ebenfalls aus Beton besteht; ihre Sichtflächen erhalten Vorsatzmörtelbelag, die Mauerkrone wird durch eine Deckplatte aus Granit geschützt. Nach seiner Fertigstellung soll der Verladekai sukzessive mit allen Hilfsmitteln eines modernen Hafenbetriebes ausgestattet werden.

In den ersten Monaten des nächsten Jahres dürften die Hafenarbeiten im Vollbetriebe stehen. Nach dem zur Ausführung gelangenden Boßhardtschen Projekt setzt sich das Hafenbecken aus zwei Teilen zusammen, dem Wenderaum und dem Parallelbecken. Die totale nutzbare Länge des ganzen Hafenbassins beträgt im ersten Ausbau bei Mittelwasser 620 m, die nutzbare Breite am oberen (südlichen) Ende des Parallelbeckens 55 m, am unteren (nördlichen) 85 m. Der Wenderaum umschließt bei Mittelwasser einen Kreis mit 150—160 m nutzbarem Durchmesser. In normalen Zeiten dient der Wenderaum zur Ausführung der erforderlichen Schiffsmanöver und das Parallelbecken dem Güterumschlag und bei Hochwasser beide zusammen als Sicherheits(Schutz)hafen. In dem parallel zum Rhein sich hinziehenden Umschlagbecken können mindestens vierzehn 1000-Tonnen-Kähne und im Wenderaum mindestens sieben 1000-Tonnen-Kähne festgelegt werden, ohne daß der Umschlagbetrieb beeinträchtigt oder die ein- und ausfahrenden Schleppzüge gehindert werden. Bei Hochwasser lassen sich im ganzen Hafen über sechzig 1000-Tonnen-Kähne unterbringen. Die Erstellung des Umschlag-, Schutz- und Wendebassins samt Einfahrt erfordert einen Aushub von etwa 500 000 cbm Kiesmaterial (und Humus); hiervon sind zur Auffüllung der hochwasserfreien Lagerplätze beidseitig des Parallelbeckens 275 000 cbm notwendig, der Rest dient zur Auffüllung des großen etwa 9 ha umfassenden Industriegeländes am linken Wieseufer, sowie zu Bauzwecken. Bereits sind weite Streifen des Hafenareals längs des Rheins und der Hitalinger Straße, sowie ein Teil der Geländemulde an der Wiese aufgefüllt.

Wie schon erwähnt, ist kürzlich mit der Ausbaggerung des Hafenbassins am Süd- und Nordende begonnen worden. Da sich das saubere Kies- und Sandmaterial, das da gewonnen wird, zu Bauzwecken und Zementbereitung sehr gut eignet, hat die Firma Steiner & Cie. am linken Wieseufer eine große Sortieranlage mit Silos, Turm, Becherwerk und Rotiertrommel errichtet, wo das benutzbare Sand- und Kiesmaterial ausgeschieden und in großen Betonmaschinen der für die Hafenbauten nötige Beton hergestellt wird. Zwei Gleise führen von der Sortieranlage über die neuerbaute eiserne Wiesebrücke zum Hafen hinüber. Der Transport im Hafengebiet wird durch Feldbahnen bewerkstelligt; den beiden Baggermaschinen stehen ein Wagenpark von 80 eisernen Kippern, die je 2 cbm fassen, sowie vier Lokomotiven zur Verfügung. Das von auswärts kommende Baumaterial, Zement, Holz, Eisen, Steine usw. wird vom Badischen Bahnhof her auf einem besonderen Gleise zugeführt. Zurzeit beschäftigt die Firma Schafir & Müller etwa 200 und die Firma Steiner & Cie. ungefähr 30 Arbeiter; es sind für sie besondere Unterkunftsräume mit Kantinenbetrieb und Küche eingerichtet. Auch eine Reparaturwerkstätte und ein Lokomotivschuppen fehlen nicht. Zur Erzeugung der Druckluft für die Caissons dienen zwei Kompressoren (Niederdruck bis 2 Atm. und Hochdruck bis 7½ Atm.). Das ganze Hafengebiet ist mit einem Stacheldrahtzaun gegen Unberufene abgesperrt. R.

Der internationale Rheinstrom. Wie wir erfahren, wird der französische Minister für öffentliche Arbeiten, Flaveille, zum Vorsitzenden des Rheinausschusses ernannt werden, sobald das Friedensabkommen ratifiziert ist. Der Ausschuß besteht aus je zwei Mitgliedern Hollands, Belgiens, Englands, Italiens und der Schweiz und je vier Mitgliedern der deutschen Rheinstaaten und Frankreichs. Der Ausschuß hat die Aufgabe, innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten des Friedensvertrages eine Aenderung des Mannheimer Rheinvertrages von 1868 vorzubereiten und hat weiter dafür zu sorgen, daß die freie Fahrt auf dem Rhein für alle Länder gesichert bleibt. Ferner muß er die Ablieferung der deutschen Schleppkähne und der deutschen Handelseinrichtungen in Rotterdam überwachen. Flaveille hat einen ausgedehnten Plan für die Ausnutzung der Wasserkräfte des Rheins zugunsten Frankreichs verfaßt. Es dürften an den Ufern große Kraftwerke gebaut werden, um diese Wasserkräfte zu den verschiedenen industriellen Werken überzuleiten. Außerdem wird der Rhein von Rotterdam bis Basel für den Handelsverkehr verwendet werden. R.

Die Schweiz und die Rheintransporte. Der Bundesrat in Bern veröffentlicht soeben den 13. Bericht über die von ihm auf Grund seiner Vollmachten getroffenen Maßnahmen. Der Bericht erörtert unter anderem neben den Schwierigkeiten der Seetransporte auch diejenigen der Rheintransporte. Die Rheinroute sowie der Verkehr über Genua habe an Bedeutung zugenommen, während der Import über Cette und Marseille infolge der auf diesen Zufahrtslinien andauernden Transportkrisen zeitweise sehr stark reduziert werden mußte. Gegenwärtig schweben mit Paris Verhandlungen wegen der völligen Freigabe des rechtsrheinischen Verkehrs und der Bahnlinien sowie der Rheinhäfen. Ein endgültiges Ergebnis ist bisher nicht erzielt worden. Der Bericht beschäftigt sich sodann eingehend mit der Kohlenversorgung der Schweiz, die keineswegs befriedigend sei. Es wird unter anderem festgestellt, daß die Lage auf dem Arbeitsmarkt sich im allgemeinen seit dem vorigen Frühjahr gebessert habe, daß sie aber immer noch sehr ungünstig sei. R.

g) Süddeutsche Wasserstraßen.

Die Neckarkanalisation. In der Frage der Neckarkanalisation wurde bei einer Besprechung zwischen Vertretern der badischen, württembergischen und hessischen Regierung eine vollständige Einigung über das gemeinsame Vorgehen der beteiligten Länder erzielt. Die Arbeiten sollen spätestens im nächsten Frühjahr in Angriff genommen werden. R.

h) Donaugebiet.

Der Donau-Main-Kanal. Die Alliierten verfolgen nach Zeitungsnachrichten das Projekt des Donau-Main-Kanals, weil sie in der Verbindung von Rhein und Donau durch den Donau-Main-Kanal einen zweiten Suezkanal zu schaffen beabsichtigen. Sie

sehen in dem Kanal den Weg, um das Getreide der Ukraine, das Petroleum Rumäniens und die Naphthaerzeugnisse des Kaukasus und des Kaspischen Meerbeckens bis herüber nach Frankreich, Belgien und England zu leiten, dagegen die reichen Bodenschätze Lothringens im Gegentausch nach dem Orient zu exportieren.

Die zurzeit in Köln eingesetzte internationale Schiffahrtskommission beschäftigt sich mit dem Ausbau des Kanals. Eine Kommission soll ins Leben gerufen werden, die sich der Ausgestaltung des Projektes annimmt und in ihrer weiteren Tätigkeit die Regulierung des ganzen Donaulaufes von Ulm bis Braila in die Hand nimmt, die Hindernisse, die noch der vollen Ausnutzung des Stromes im Wege stehen, durch ihre technische und finanzielle Leistungsfähigkeit überwindet, so den Donau-Main-Kanal vergrößert, die Stromschnellen des Eisernen Tores durch Sprengungen beseitigt und die versandeten Donauarme bis Braila ausbaggert. R.

Ausbau der Donau-Main-Wasserstraße. Wie wir erfahren wird bei einem weiteren Glied im Ausbau der Donau-Main-Wasserstraße, der Ausgestaltung des Bischberger Wehres bei Bamberg, in nächster Zeit mit den Bauten begonnen werden. R.

Die Internationalisierungsbestrebungen in der Donaufrage abgeschlossen. Einer Meldung des Osteuropa-Dienst aus Wien zufolge erklärte der Vorsitzende der interalliierten Donaukommission, Admiral Sir Ernest Troubridge, daß die Donau in Zukunft, wie die offene See, allen Nationen gehöre und nicht mehr der Oberhoheit der Uferstaaten unterstehe. Nach dem Zustandekommen des allgemeinen Friedensabschlusses wird die Oberhoheit über die Donau von der internationalen Donaukommission ausgeübt werden, zu deren Hauptsitz Paris ausersehen ist, während in Budapest ein Generalsekretariat errichtet werden wird. Im Zusammenhang mit diesem Institut soll eine Neuorganisation des hydrographischen Dienstes vorgenommen werden. R.

Sicherung des Personenverkehrs auf der Donau. Die deutschösterreichische Finanzverwaltung hat die Haftung gegenüber der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft für Gefahrenrisiko und Betriebsverlust auf der Donaustrecke während des ersten Betriebsmonates übernommen, da die tschechoslowakische Regierung sich bereit erklärte, die angesprochene Garantie zur Hälfte zu tragen. Dr. T.

Tschechoslowakischer Donauverkehr. Aus dem Ministerium für öffentliche Arbeiten in Prag wird mitgeteilt, daß sich der Verkehr trotz der ungünstigen Verhältnisse erfreulich zu entfalten beginnt. Bis jetzt stehen dem Donaubeförderungsamt in Preßburg zur Verfügung 3 Remorkeure, 33 Schleppboote und 20 Frachtschiffe. Auf dem Wege sind sieben mit Rohöl beladene Schiffe aus Rumänien, welche in den nächsten Tagen nach Preßburg kommen, wo die Raffinerieverbände das Petroleum übernehmen werden. Sechs leere Frachtschiffe sind auf dem Wege nach Rumänien. Bis jetzt wurden auf der Donau ausgeführt: 2 Schleppboote mit Zucker, landwirtschaftlichen Maschinen, Glas, Stoffen, Schamotte und Holz nach Ungarn. Eingeführt wurden: 3 Schleppboote mit Wein zu 700 Fässern, Manganerze, 7 Schleppboote mit Wolle; auf dem Wege sind 2 Schleppboote mit Hanf. Gleichzeitig werden 8000 t mit Getreide in Serbien beladen. Dr. T.

i) Oestliche Wasserstraßen.

Entschädigung ostdeutscher Binnenschiffer [1]).

Der rasche Kriegsausbruch überraschte viele ostdeutsche Binnenschiffer auf der Weichsel, Memel und den masurischen Seen. In Warschau wurden viele Weichselkähne von den Russen für Kriegszwecke benutzt und sind später entweder ihrem Schicksal überlassen oder versenkt worden. Das war namentlich bei Warschau der Fall. Als die verbündeten Deutschen und Oesterreicher in Warschau einzogen, suchten sie den Deutschen an Schiffen zurückzugeben, was noch zu retten war. Manche versenkten Kähne wurden gehoben, notdürftig ausgebessert und wieder fahrbar gemacht. Darunter befanden sich auch Fahrzeuge polnischer Schiffer. Im vorigen Sommer beklagten sich die Polen, daß ihnen von den Deutschen Weichselkähne genommen und nicht zurückgeben worden seien. Darauf mußte erwidert werden, daß die polnischen Eigentümer die hohen Wiederherstellungskosten nicht bezahlen konnten, weshalb die Auslieferung unterblieben ist. Wo aber die deutschen Schiffer zur Aufwendung von hohen Reparaturkosten an ihren eigenen Fahrzeugen genötigt waren, mußte es für recht und billig anerkannt werden, ihnen den Schaden möglichst zu ersetzen. Zu diesem Zwecke hat sich kürzlich in Berlin ein Verband der durch den Krieg im Auslande geschädigten Schiffer gebildet, welcher die Erlangung von Entschädigungen erstrebt. Die Reichsregierung hat die Berechtigung anerkannt, und so will der Verband über die Höhe der zu beanspruchenden Entschädigungen und Darlehen Erhebungen veranstalten. Ueber die Gewährung einer Entschädigung entscheidet letztwillig eine aus drei Personen bestehende S p r u c h k a m m e r, während der Verband die Höhe der Entschädigungssumme und ihre Zahlung zu veranlassen hat. M.

Reedereigesellschaft in Danzig. Am 15. November ist in Danzig unter der Firma „Artus, Danziger Reederei und Handels-A.-G." ein neues Unternehmen für Schiffahrt, Aufkauf und Inbetriebsetzung von Verkehrsmitteln sowie Verkehrsunternehmungen dieser Art im In- und Ausland gegründet worden. Das Anlagekapital beträgt 300 000 M. Die Leitung liegt in den Händen des Kaufmanns E. Falliner in Danzig. Gründer sind: Bankdirektor Dr. Damm, Stadtrat F. v. Kolkow, Admiral B. Rösing, Kaufmann A. Kossel (Danzig) und Admiralitätsrat Dr. M. Warus (Hamburg). Zum Vorstand gehören: A. Holm (Flensburg), M. Siedler und O. Koschmieder (Danzig). M.

Danzig—Warschau. Als die verbündeten Kriegsheere der Deutschen und Oesterreicher bis zur Weichsel in Russisch-Polen vorgedrungen waren und die stolze Weichselfeste Warschau in Besitz genommen hatten, war die Zeit gekommen, Polen zu neuem Leben zu erwecken. Das alte Kongreßpolen wurde wiederhergestellt, und der politische sowie der wirtschaftliche Aufbau des alten Kulturstaates begann durch die Sieger. In der alten Hansastadt Danzig hielt man die Zeit für gekommen, neue Handelsbeziehungen mit Polen anzuknüpfen. Der Weichselstrom hatte ehedem große Gütermengen nach Danzig und darüber hinaus gebracht, und das alte Bild sollte von neuem erstehen.

In Danzig bildete sich am 30. Juli 1917 der W e i c h s e l s c h i f f a h r t s v e r e i n, der in erster Linie eine Verbesserung der Weichselschiffahrt durch Regelung der Stromrinne erstrebte. Es tauchte alsbald der Plan einer Wasserstraße Ostsee—Schwarzes Meer auf. Der neue Verein knüpfte mit Schiffahrtskreisen in Warschau Verbindungen an und begab sich in der Folgezeit nach Warschau, um von dort am 22. Oktober 1917 eine Bereisung der Weichsel zwischen M o d l i n (Nowo-Georgiewsk) und W l o c l a w e k anzutreten. Aus Danzig nahmen daran der Oberbürgermeister und mehrere Stadträte teil. Die polnischen Reedereikreise hatten gleichfalls Vertreter entsandt. Die Danziger sahen alsbald den großen Unterschied zwischen einer geregelten und einer nichtgeregelten Stromstrecke ein. Was zu tun sei, ergab sich ohne weiteres.

Leider sollte die politische Neugestaltung noch nicht abgeschlossen sein. Es brach eine neue Zeit an, und der ganze Weichselstrom ging in polnische Hände über bis auf die Mündungsstrecke im neuen Freistaat Danzig. Nun hielten die Polen den Zeitpunkt für gekommen, mit Danzig in Verhandlungen über die künftige Weichselschiffahrt zu treten. Auch sollten Vereinbarungen über andere Wirtschaftsgebiete besprochen und Uebereinkommen erzielt werden.

Die polnische Regierung trat deshalb mit dem in Danzig gebildeten W i r t s c h a f t s a u s s c h u ß in Verbindung und lud ihn zur Besprechung wichtiger wirtschaftlicher Fragen nach Warschau ein, welchem Ersuchen am 3. November 1919 entsprochen wurde. Man wolle bedenken, daß die Verhandlungen nicht amtlich waren. Kaufleute, Industrielle, Landwirte u. a. aus dem Freistaat Danzig verhandelten in Warschau mit dortigen Geschäftsleuten in unverbindlicher Art. Die polnische Regierung hatte zu den Verhandlungen Vertreter entsandt, die sich an den Erörterungen beteiligten und erklärten, daß sie die Beschlüsse ihren Ministerien zur Berücksichtigung unterbreiten würden.

Für die Verhandlungen waren drei Kommissionen gebildet, nämlich eine für Verkehrs-, Hafen- und Schiffahrtsangelegenheiten, eine andere für Finanz- und Bankwesen und die dritte für Handel, Industrie und Landwirtschaft. Die Polen hatten alles gut vorbereitet, und die Erörterungen führten teils zu unverbindlichen Festsetzungen, teils zu weiteren Aussichten auf weitere Uebereinkünfte. Die Polen ehrten ihre Gäste durch ein Festmahl und eine Opernvorstellung.

Bezüglich der Schiffahrt wurden folgende Beschlüsse gefaßt: Die Polen erhalten im Sinne des Friedenvertrages das Recht zur Benutzung des Danziger Hafens ohne jeden Vorbehalt. Die Danziger Bürger erhalten das Recht der freien Schiffahrt auf der Weichsel, Bug und Narew. Auch verpflichtet sich die Verwaltung Danzigs, auf die Forderung der polnischen Regierung einzugehen, Boden zu enteignen, der für Verkehrszwecke notwendig ist.

Die Polen wollen dem Freistaat Danzig in jeder Weise entgegenkommen und erwarten von Danzig dasselbe. Die Danziger Abordnung lud infolge des günstigen Ergebnisses der Verhandlungen die Polen zu weiteren Verhandlungen nach Danzig ein, und dieser Einladung wird Folge geleistet werden.

H. M a n k o w s k i (Danzig).

Die Weichselschiffahrt. Die Weichselschiffahrt hat nie die Bedeutung gehabt, welche ihr zukommen müßte. Das lag an der geringen Tiefe der Fahrrinne und an den politischen Verhältnissen. Die russische Regierung ging offenbar darauf aus, Polen durch einen geringen Weichselhandel wirtschaftlich niederzuhalten. Nun sind zwar die Polen Herren des Weichselstromes; aber die dem neuen Staate zugewiesene Provinz Westpreußen verhält sich hinsichtlich der Schiffahrt sehr zurückhaltend. Der Verkehr auf der Weichsel ist immer kleiner geworden. Den ersten Anstoß dazu gab der große Binnenschiffahrtsstreik, dann kam die Ostseeblockade, welche auch ihre Wirkung geäußert hat.

Der Hauptgrund ist aber in dem politischen Uebergange des Unterlaufes der Weichsel an Polen zu erblicken. Am 24. Oktober 1919 ist die Frage der militärischen Räumung der an Polen abzutretenden Gebiete Westpreußens durch die deutschen Truppen geregelt worden. Danach beginnt der polnische Vormarsch am

[1]) Vgl. die Abhandlung von Dr. Seitler in Heft 23, S. 405, unserer Zeitschrift.

siebenten Tage nach Niederlegung des Protokolls, über die Ratifizierung des Friedensvertrages durch die Hauptmächte in Paris. Bis dahin liegt der Weichselhandel fast ganz danieder. Nach Polen werden auf der Weichsel keine Lebensmittel mehr verschickt. Im September fand noch der Verkehr von einigen kleineren Schiffen statt. Als Austauschwaren kamen ein paar Ladungen weichselaufwärts bis Danzig, wo sie entweder gelagert oder auch weiter mit der Bahn befördert wurden.

In Westpreußen ist das gesamte Wirtschaftsleben zu einem gewissen Stillstand gekommen, und so braucht man sich über den schwachen Schiffsverkehr auf der Weichsel nicht zu wundern. Nun hat die polnische Regierung den Wirtschaftsausschuß zu Danzig zu einer Besprechung wichtiger wirtschaftspolitischer Angelegenheiten nach Warschau geladen, und am letzten Montag, den 3. November 1919, sind auch zehn Grosshändelsleute und Industrielle nach Warschau gereist. Wie weit dabei die Weichselschiffahrt zur Behandlung kommen wird, bleibt abzuwarten. Außer acht bleiben wird sie sicherlich nicht. H. M.

Die Weichsel. Es unterliegt wohl für keinen, der auch nur ein wenig mit den wirtschaftlichen Verhältnissen in Osteuropa Bescheid weiß, einem Zweifel, daß die Zukunft Polens von der Weichselwasserstraße abhängt. Wenn Polen sich nicht die Weichsel als billigsten und besten Weg zum Meere nutzbar macht, so wird es wirtschaftlich niemals hochkommen und daher bald seine Selbständigkeit in Frage gestellt sehen. Denn selbstverständlich hängt das Gedeihen des polnischen Staates sehr stark davon ab, wieweit Polen imstande ist, wirtschaftlich in die Höhe zu kommen. Polen war bisher ein Anhängsel von Rußland, dem es keineswegs gut ging, und es ist daher eine sehr schwere Aufgabe, dieses Anhängsel zu einem selbständigen wirtschaftlichen Körper zu entwickeln. Es sind manche Ansätze dazu von der polnischen Regierung gemacht worden, aber doch eben nur Ansätze.

Die wichtigste Voraussetzung für das Gelingen dieser Aufgabe ist die Schiffbarmachung der Weichsel. In dieser Hinsicht sind Ansätze leider bisher noch nicht gemacht worden. Die polnische Presse beschäftigt sich fortwährend mit den Wünschen Polens nach Danzig, singt Freudenhymnen auf die Erlangung einer eigenen Meeresküste und beschäftigt sich mit der polnischen See- und Flußschiffahrt. Wir vermissen aber gerade in der polnischen Presse die Erkenntnis davon, wie sehr die Zukunft Polens von der Weichsel abhängt. Selbst der „Dziennik Gdanski" hat bisher zwar schon die Weichselfrage besprochen, aber doch noch nicht zu erkennen gegeben, wie sehr es für Polen notwendig ist, an die Lösung der Weichselfrage heranzugehen. Wohl ist die Frage mit Engländern und Amerikanern besprochen worden; wohl hat die polnische Regierung Ingenieure nach Danzig geschickt, die sich hier für die preußische Weichsel interessierten, aber solche Vorarbeiten sind für ein ganzes Jahr, das die polnische Republik schon beinahe besteht, doch eine wirklich geringe Leistung in einer Frage, die für Polen eine Lebensfrage ist.

Alle schönen Pläne von Polens Schiffahrt und von der Gewinnung Danzigs, ja selbst von einem Aufschwung des polnischen Handels fallen in sich zusammen, wenn nicht in wenigen Jahren die Weichsel wenigstens bis Warschau gut schiffbar gemacht ist. Der Weichselwasserweg, von Natur dazu bestimmt, Polen mit dem Meere zu verbinden, kann nicht durch ein Dutzend Eisenbahnen ersetzt werden. Es ist aber leider augenblicklich noch kein Wasserweg, sondern ein schamhafter Ansatz zu einem solchen. Wohl ist in Westpreußen die Weichsel in der Arbeit eines Jahrhunderts ausgebaut, ausgebaut in einer systematischen und geduldigen Arbeit, bei der man erst richtig die Schwierigkeiten der Zähmung gerade dieses Stromes erkannt hat. Aber die polnische Weichsel von der Grenze oberhalb Thorns ab bis nach Galizien hinein ist noch völlig verwahrlost und sieht beinahe ebenso schlecht aus wie vor hundert Jahren. Polens wertvollster Besitz, diese Waasserstraße, die an Ausdehnung dem Rheine gleichkommt, ist vernachlässigt und in ihrem jetzigen Zustande nicht viel wert.

Für den kommenden Ausbau spricht nun sehr erheblich mit, daß gemäß Friedensvertrag die Weichsel international sein soll, d. h. daß alle am Weichselgebiet beteiligten Völker, das sind Polen, der Freistaat Danzig, Deutschland und die Ukraine und möglicherweise auch noch Litauen, und der Völkerbund gemeinsam die Richtlinien festzusetzen haben. Das liegt durchaus im Interesse der internationalen Schiffahrt, weil ein einheitlicher Ausbau einen guten Verkehr gewährleistet. Durch eine internationale Festsetzung des Ausbaues ist auch die Sicherheit gegeben, daß die deutschen Erfahrungen beim Weichselausbau genügend herangezogen werden. Von deutscher Seite sind bereits Vorarbeiten dafür eingeleitet gewesen, den Ausbau in Westpreußen weiter zu vervollkommnen und dabei den Grund dafür zu legen, daß die bisher bis Thorn für etwa 300 t ladende Kähne benutzbare Weichsel für 1000-t-Kähne zugänglich wird. Es wäre zunächst daher Aufgabe der künftigen Weichselverwaltung, dafür Sorge zu tragen, daß diese deutschen Vorarbeiten fortgesetzt werden, damit man noch weitere Erfahrungen sammelt. Dadurch ist auch die Möglichkeit gegeben, sofort an den weiteren Bau heranzugehen, anstatt noch mit der Untersuchung neuer Pläne weiter Zeit zu verlieren. Es ist zu hoffen, daß der neue Verwalter des Freistaates Danzig auch an diese Dinge schleunigst herangehen wird.

Es muß der Sitz der internationalen Weichselkommission, die ja wohl bald gebildet werden wird, Danzig als der Schlüssel zum Weichselgebiet sein. Das ist schon deshalb wünschenswert, weil hier ein großes Gebäude für die Weichselverwaltung vorhanden ist und hier ein Stab tüchtiger Kräfte zur Verfügung steht. Die hiesige Weichselstromverwaltung bedarf nur einer Ergänzung durch polnische Mitarbeiter und einen Vertreter des Völkerbundes, der diese Frage beherrscht, um ohne weiteres auch für die neuen Verhältnisse arbeitsfähig zu sein. Diese Arbeitsfähigkeit liegt in erster Linie im Interesse Polens, das daher hoffentlich nun endlich alles tun wird, um in dem angedeuteten Sinne die Aufnahme der Arbeit zu sichern. R.

k) Ausland.

Regelung der Scheldefrage? Wie einige Brüsseler Blätter melden, soll die Vierzehnerkommission, die über die Beziehungen zwischen Belgien und Holland verhandelt, zu einem Kompromiß gelangt sein. Die Scheldefrage werde dadurch geregelt, daß eine Kommission, bestehend aus drei Belgiern und drei Holländern, die Verwaltung übernehme. Die gleiche Lösung sei auch für den Kanal Gent—Terneuzen gefunden worden. Falls diese Kommision sich über eine Maßnahme nicht einigen könne, trete der Völkerbund als Schiedsrichter auf. Ferner soll die Vierzehnerkommission sich für den Bau des Kanals von Antwerpen zum Rhein über holländisches Gebiet ausgesprochen haben. R.

Die Erweiterung des Charleroi-Kanals. Die Erweiterungsbauten des Kanals von Charleroi gehen ihrer Verwirklichung entgegen. Es handelt sich, wie bekannt, um die Strecke zwischen Brüssel und Clabecq. Die öffentliche Ausschreibung wird im Laufe des Winters stattfinden. R.

Die Erweiterung des französischen Flußschiffahrtnetzes. Durch das französische Ministerium für öffentliche Arbeiten sind die vorbereitenden Maßnahmen getroffen worden, um die Entwicklung der Flußschiffahrt, hauptsächlich in bezug auf die Verbindungen mit der Hauptstadt, zu fördern. Die Kanalschiffahrt zwischen den Kohlengruben der Norddepartements und Paris wird nach den vorliegenden Projekten bedeutend erweitert. Der Marne-Rhein-Kanal ist von nun ab in der Lage, täglich 35 Fahrzeuge in jeder Richtung zu befördern, was einem täglichen Transport von 8000 t oder jährlich 3 Millionen Tonnen entspricht. Der Ostkanal, d. h. die kanalisierte Maas, ermöglicht ebenfalls den Verkehr von zehn Schiffen täglich in jeder Richtung mit durchschnittlich 500 t oder pro Jahr 1 Million Tonnen. Die Schiffahrt in der Zone Béthune—Paris ist nunmehr auf der ganzen Strecke möglich bei einem täglichen Verkehr von 15 Fahrzeugen mit zusammen 4000 t, was im Jahre 500 000 t ausmacht. Diese Zahlen können im Verlaufe einiger Wochen verdoppelt werden, da die Wiederinstandsetzung in den verwüsteten Gegenden in beschleunigtem Maße vorgenommen wird. So rechnet man bis Ende November d. J. mit einer Zirkulation von 30 Fahrzeugen in jeder Richtung, von denen jedes 280 t Fassungsvermögen aufweist, was einer Tonnage von total zirka 8000 t pro Tag entspricht. Der Minister für die öffentlichen Arbeiten hat die notwendigen Maßnahmen bereits getroffen, um einer baldigen Lösung der Flußschiffahrt den Boden zu ebnen. Große Pferdeankäufe werden vorgenommen, Baggermaschinen sind hauptsächlich am Marne-Rhein-Kanal in Aktion, desgleichen am Seitenkanal der Oise; eine große Anzahl von Schleppdampfern ist auf den hauptsächlichsten Kanälen in Betrieb. — Endlich hat Minister Claveille sich mit den belgischen Behörden in Verbindung gesetzt, um das im Antwerpener Hafen reichlich vorhandene Material an kleinen Fahrzeugen, welches nutzlos in Antwerpen vor Anker liegt, für die Flußschiffahrt zu verwenden. R.

Ein schweizerisches Wasserstraßennetz[1]). Der Bundesrat richtete ein Kreisschreiben an die kantonalen Regierungen, in dem er diese zu dem Zwecke, einen endgültigen, allgemeinen Plan zu einem schweizerischen Wasserstraßennetz aufzustellen, ersucht, bis Ende November ihm ihre Ansichtsäußerung über folgende Fragen zukommen zu lassen: 1. Welche Gewässerstrecken des Kanals als natürlich schiffbar zu betrachten sind; 2. für welche Gewässerstrecken die Kantonsbehörde die künstliche Schiffbarmachung in Vorschlag bringt, und 3. welche größte Kahntype für diese Strecken vorzusehen wäre. Der Bundesrat betont, daß für die schweizerischen Wasserstraßen jedenfalls die Lastschiffe eher zu groß als zu klein gewählt werden sollen, um womöglich kostspielige Erweiterungen später vermeiden zu können. Der Bundesrat wird den endgültigen Plan zu dem schweizerischen Wasserstraßennetz später den kantonalen Regierungen unterbreiten.

Schiffbarmachung der Linth-Limmat. Der Vorstand des Linth-Limmat-Verbandes befaßte sich in seiner letzten Sitzung vom 31. Oktober auf Wunsch der Baudirektion des Kantons Zürich mit der Beantwortung des Kreisschreibens des Bundesrates vom 29. September betr. die schweizerischen Schiffahrtswege. Das einleitende Referat hielt Oberingenieur R. Schätti in Firma Escher, Wyß & Co. Er kam zum Schlusse, für alle Gewässer der Schweiz, mit Ausnahme des Rheins von Basel bis zum Bodensee, den 600-t-Kahn mit 65 m Länge, 8 m Breite und 1,8 m Tiefgang in Vorschlag zu bringen. Er begründete diesen Vorschlag mit den verschiedenen Bedürfnissen der Schweiz, dem geringen zu erwartenden Verkehr, der Schwierigkeit, volle Ladungen zu erhalten, den Wasserstandsverhältnissen auf dem Rhein unterhalb Basel, der geringen Wasser-

[1]) Nach Mitteilungen der Deutschen Handelskammer in der Schweiz, Nr. 10/11 1919.

menge unserer kleineren Gewässer, der großen Schleppkraft und den Schwierigkeiten des Transportes großer Kähne auf unseren Gewässern.

Das Korreferat hielt Dr.-Ing. H. Bertschinger in Zürich. Er kommt zum Schlusse, daß sowohl in technischer, wirtschaftlicher und verkehrstechnischer Beziehung Kähne ohne eigene Fortbewegungskraft mit 1000 t Ladefähigkeit für die Schweiz zweckmässiger sind als 600-t-Kähne. Die Abmessungen eines solchen Kahnes sollen im Maximum 80 m Länge, 9,2 m Breite und 2 m Tiefgang betragen. Für die ganze Schweiz ist derselbe Kahntyp, nämlich ein solcher mit 1000 t Ladefähigkeit, als Grundlage zu wählen. Von einer Verschiedenheit der Kahntypen zwischen Rhein und Zuflüssen oder zwischen Rhone und Rhein ist dringend abzuraten. Als Gründe für diesen Vorschlag führt Dr. Bertschinger u. a. die geringern Erstellungskosten pro Einheit Ladegewicht beim 1000-t-Kahn, den genügenden Wasserquerschnitt bei unseren kanalisierten Flüssen und Kraftwerkkanälen, Einsparung an den Bedienungs- und Generalunkosten an. Zugunsten der 1000-t-Schiffe ergibt sich ein Unterschied von 0,15 Rp. pro Tonnenkilometer bei voller Hin- und einem Fünftel Rückfracht. Die schweizerischen Schiffahrtswege sind lediglich Verbindungsstrecken zwischen ausländischen Wasserstraßennetzen, wo der 1000-t-Typ im Gebrauch ist. Für die Schweiz wird das Leichtern der Kähne üblich werden, wozu sich 1000-t-Kähne besser eignen. Der Wassermehrverbrauch an Schleusen spielt keine ausschlaggebende Rolle. Es wird ein Wechsel der Traktion stattfinden müssen, wenn Kanaltunnel oder Umgehungskanäle befahren werden müssen. Der Verkehr von 6 Millionen Tonnen auf den Wasserstraßen, der bei einem Gesamtverkehr von 16 Millionen Tonnen im Jahr 1930 zu erwarten ist, läßt den 1000-t-Typ als geboten erscheinen.

Nach reger Diskussion beschloß der Vorstand, die im Kreisschreiben gestellten Fragen wie folgt zu beantworten:

1. Als natürlich schiffbare Gewässerstrecken sind nur die Seen (Zürichsee und Wallensee) zu betrachten. 2. Die künstliche Schiffbarmachung ist für die Limmat von der Mündung in die Aare bis zum Zürichsee, eventuell in Verbindung mit Schifffahrtskanälen (bei Baden und Zürich) und für den Linthkanal zwischen Zürichsee und Wallensee in Aussicht zu nehmen. 3. Für den Rhein bis zum Bodensee und die Rhone-Rhein-Wasserstraße soll der 1000t-Kahn als größter Kahntyp in Vorschlag gebracht werden. Die Frage, ob für die Limmatwasserstraße der 600- oder 1000-t-Typ anzuwenden sei, kann angesichts der ganz verschiedenen Verhältnisse dieser Wasserstraße noch nicht beantwortet werden und erfordert noch eine eingehende technische und wirtschaftliche Abklärung. — Der Vorstand beschloß, diese Schlußnahme unter Beilage der Referate und des Protokolls den beteiligten Kantonsregierungen von Glarus, St. Gallen, Zürich, Schwyz und Aargau zur Kenntnis zu bringen. R.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. Heft 23 dieser Zeitschrift) als Mitglieder neu beigetreten:

Carl, Walter, Dipl.-Ing., Vorsteher der Hafenbauabteilung des Stadtbauamts, Hildesheim, Einumer Straße 75.

Strack, Georg, i. Fa. W. Strack, Spediteur, Magdeburg-Werder, Zollstraße 3.

Der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt hat auf Grund eines Beschlusses in der Fachausschußsitzung vom 22. November d. J. zu den Fragen Binnenschiffahrt, Verkehrsministerium und Verkehrsnot Stellung genommen. Diese Stellungnahme wurde in einer Eingabe sämtlichen Behörden, sowie der Allgemeinheit durch Veröffentlichung in der Presse bekanntgegeben. Sie lautet wie folgt:

Binnenschiffahrt, Verkehrsministerium und Verkehrsnot. Am 22. d. M. traten auf Einladung des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt Vertreter der Schiffahrt von allen deutschen Strömen im Fachausschuß für Binnenschiffahrt zur ersten Beratung über die Einrichtung des Verkehrsministeriums, die Stellung der deutschen Binnenschiffahrt innerhalb dieser neuen Zentralbehörde, sowie über offenbar von einzelnen maßgebenden Persönlichkeiten innerhalb des Verkehrsministeriums verfolgten Bestrebungen zur behördlichen Organisation der Schiffahrtsbetriebe zusammen. Den Verhandlungen, denen Beratungen einer Sonderkommission über die gleichen Fragen vorausgegangen waren, wurde allseitig das lebhafteste Interesse entgegengebracht; in verschiedener Hinsicht wurde auch bereits eine wesentliche Klärung der Auffassungen erreicht, die voraussichtlich bei der beabsichtigten und demnächst stattfindenden zweiten Beratung des Fachausschusses in vollem Umfange erzielt werden wird. Jedenfalls macht sich schon jetzt in allen Kreisen der Binnenschiffahrt das energische Bestreben bemerkbar, an den Arbeiten des Verkehrsministeriums einen unmittelbaren und lebhaften Anteil zu nehmen und die Mitarbeit der Binnenschiffahrt zwecks Sicherstellung ihrer berechtigten Interessen in vollem Umfang durchzusetzen. Im übrigen wurde in dieser ersten Beratung des Fachausschusses zunächst folgender Beschluß einstimmig angenommen:

Der Fachausschuss kann sich des Eindrucks nicht verschließen, daß innerhalb des neuen Reichsverkehrsministeriums von einzelnen führenden Persönlichkeiten Bestrebungen auf dem Gebiete der staatlichen Organisation der Binnenschiffahrt verfolgt werden, die in großen Kreisen der Binnenschiffahrttreibenden Anlaß zu ernster Beunruhigung geben und der gerade jetzt notwendigen Mitarbeit der Binnenschiffahrttreibenden an den durch die Zeitverhältnisse bedingten wichtigen Aufgaben des Reichsverkehrsministeriums nicht dienlich sind. Der Fachausschuß hält demgegenüber für dringend erforderlich, daß sich die Arbeiten des Reichsverkehrsministeriums, soweit die Binnenschiffahrt in Betracht kommt, angesichts der Not der Zeit auf die dringenden Aufgaben der Gegenwart und allernächsten Zukunft unter allen Umständen beschränkt, daß die zur Mitarbeit an der Linderung der großen Not, in der sich unser Volk befindet, berufenen Kreise zu einmütigem Zusammenarbeiten aufgerufen werden. Zu diesem Zusammenarbeiten aber ist Vertrauen notwendig, und dieses Vertrauen wird das Verkehrsministerium nur genießen, wenn es unverzüglich dafür sorgt, daß die Arbeiten der zuständigen Abteilungen auf die bestimmten praktischen Aufgaben der Gegenwart beschränkt bleiben.

Anderntеils richtet der Fachausschuß an alle Angehörigen der deutschen Binnenschiffahrt den Aufruf, mit ganzer Hingabe an der Behebung der Verkehrsnot mitzuarbeiten. Schärfste Ausnutzung der Transportmittel ist oberstes Gebot. Alle müssen auf das bereitwilligste unserem Volke helfen.

Gleichzeitig stellt der Fachausschuß den Antrag, daß beim Reichsverkehrsministerium unverzüglich ein Ausschuß der Binnenschiffahrtttreibenden aller Ströme, einschließlich der Vertreter der Arbeitnehmer, gebildet wird, der die unbedingt notwendige Fühlungnahme mit dem Verkehrsministerium herstellt und laufend in amtlich näher festzulegender Form unterhält. Dieser Ausschuß hat den kürzlich gebildeten Unterausschuß für Schiffahrt zu ersetzen und gleichzeitig mit der Schiffahrtsabteilung wie mit der Wasserstraßenabteilung beim Verkehrsministerium zusammenzuarbeiten. Dr. R.

Aus verwandten Vereinen

Am 25. d. M. verschied **unser Vorsitzender, Herr Geheimer Regierungsrat**

Bleßmann.

Sein großes Verständnis für wirtschaftliche Fragen, gepaart mit liebevollem Interesse für die engere Heimat, und seine vornehme abgeklärte Art in der Behandlung von Menschen und Dingen befähigten ihn in unserem Verein zu einer Amtsführung, die in dauerndem ehrenden Andenken bleiben wird.

Hannover, den 28. November 1919.

Verein für Hebung der Fluß- und Kanal-Schiffahrt für Niedersachsen.

Taaks, Geh. Baurat. Dr. Rocke, Handelskammer-Syndikus.

Verein der Dampfschiffahrtsbesitzer und -Führer auf den Märkischen Wasserstraßen E. V. zu Berlin. Am 4. Dezember fand unter dem Vorsitz des Herrn Hermann Hille eine Mitgliederversammlung statt, in der zunächst das Andenken des am 29. Oktober gestorbenen langjährigen Vorsitzenden Herrn Hermann Hertzer geehrt wurde. Nach Aufnahme einiger neuen Mitglieder wurde beschlossen gegen die Verbindlichkeitserklärung des Tarifvertrags für die Märkischen Wasserstraßen Einspruch zu erheben. Der Verein hat sich an der Gründung des Verbandes der im Auslande geschädigten ostdeutschen Binnenschiffer beteiligt. Beschlossen wurde, in folgenden Angelegenheiten vorstellig zu werden: 1. wegen besserer Kenntlichmachung der Sperren zwischen Schlütersteg und Ebertsbrücke; 2. wegen Anbringung von Schwimmbalken in der Alsenbrücke; 3. wegen Verbesserung der Durchfahrt an der Brücke über den Verbindungskanal beim Westhafen; 4. wegen besserer Verboberung der Potsdamer Gewässer; 5. wegen Entfernung des Restes eines Wracks an der alten Lehrter Eisenbahnbrücke in Spandau. Der Versammlung wurden dann noch Mitteilungen über die Erörterung der Wasserstraßenangelegenheiten in der Nationalversammlung und über die Vertretung der Schiffahrt im Reichsverkehrsministerium, ferner über die bevorstehende Erhöhung der Umsatzsteuer gemacht.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt, Schiff- und Wasserbau

Alfred Altschüler & Co. G. m. b. H., Frankfurt a. Main. An Heinrich Morhardt, Paul Altschüler und Wilhelm Storch ist Prokura erteilt.

A.-G. für Hoch- und Tiefbauten, Frankfurt a. Main. In Essen wurde mit dem Zusatze vormals Gebrüder Helfmann eine Zweigniederlassung eingetragen.

Amme, Giesecke & Konegen A.-G., Braunschweig. Die Gesamtprokuren von Franz Kerner, Paul Strohbach und Ernst Lorenz sind erloschen.

Julius Berger Tiefbau - A.-G., Berlin. Die bisherigen Prokuristen Oberingenieur Emil Hirsch und Dipl.-Ing. Fritz Wohlgemuth sind zu stellvertretenden Vorstandsmitgliedern ernannt, an Fritz v. Zabdensky ist Prokura erteilt.

Bromberger Schleppschiffahrt A.-G., Bromberg. In Danzig wurde eine Zweigniederlassung eingetragen. An Eduard Krause und Wilhelm Kastell in Bromberg sowie Walter Rieckhoff in Danzig ist Prokura erteilt.

Brinker Hafengesellschaft m. b. H., Hannover. Für den ausgeschiedenen Emil Kittelmann ist Syndikus Dr. Karl Sommer zum Geschäftsführer bestellt.

Brown, Boveri & Co. A.-G., Mannheim. Die Gesellschaft verzeichnete für das am 31. März 1919 beendete Geschäftsjahr einen Reingewinn von 827 222 M.

Brückenbau Flender A.-G., Benrath. In Lübeck wurde mit dem Zusatz Schiffs- und Dockbauwerft Siems bei Lübeck eine Zweigniederlassung eingetragen.

Demerag Donau - Main - Rhein - Schiffahrts - A. - G., Nürnberg. Rudolf Vigl und Isidor Löwensohn sind nicht mehr Vorstandsmitglieder, als solches ist Syndikus Max Kronheimer bestellt.

Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-A.-G., Bochum. Direktor Wilhelm Paschedag in Bochum erhielt Prokura.

Dresdener Maschinenfabrik und Schiffswerft Uebigau A.-G., Dresden. Ingenieur Alfred Hirsch in Charlottenburg ist zum Vorstandsmitglied bestellt.

Gesellschaft für Kanalschiffahrt m. b. H., Dortmund. Gegründet am 20. September 1919 mit 50 000 M Stammkapital, Sacheinlage 40 000 M, Geschäftsführer Johannes Heinrich Thünte und Emil Pleuger.

Hamburg-Danzig-Linie G. m. b. H., Danzig. Die Zweigniederlassung in Hamburg ist aufgehoben.

Hamburg-Kieler Frachtschiffahrt-A.-G., Hamburg. Für das Geschäftsjahr 1918 ergab sich ein Verlust von 834 M.

Harpener Bergbau-Aktien-Gesellschaft, Dortmund. Die Abteilung Schiffahrt lieferte im Geschäftsjahr 1918/19 einen Rohgewinn von 2 809 055 M. In der Bilanz sind folgende auf sie bezügliche Buchwerte vermerkt: Materialienbestände 196 983 M, Kohlenbestände 4 288 523 M, Dampfer, Kähne, Utensilien und Gebäude 1 619 779 M, A.-G. Mainkette 447 532 M, Lagerhafen Dortmund 150 428 M, Hafenanlage Rhein-Herne-Kanal 221 305 M.

Johannes Ick, Danzig. Die bisherigen Prokuristen Richard Michael und Paul Jetter sind als persönlich haftende Gesellschafter eingetreten.

Kahnt & Hertzer, Berlin. Die Gesellschaft ist aufgelöst. Hermann Neumann ist Alleininhaber der Firma.

Kanalkahnbetrieb Confidentia G. m. b. H., Dortmund. Gegründet am 20. September mit 20 000 M Stammkapital bei 15 000 M Sacheinlage, Geschäftsführer Johannes Heinrich Thünte in Rotterdam und Emil Pleuger in Dortmund.

W. Kunstmann, Stettin. Walter Kunstmann ist aus der Gesellschaft ausgeschieden.

Marienburger Motorbootgesellschaft m. b. H., Marienburg. Die Gesellschaft wurde am 11. Oktober 1919 aufgelöst, nachdem der Betrieb verkauft ist. Liquidator ist Alfons Wolff.

Migdard Deutsche Seeverkehrs-A.-G., Nordenham. In Bremen, Brake, Bremerhaven und Stettin sind Zweigniederlassungen errichtet.

Wm. H. Müller & Co. G. m. b. H., Emden. Der Sitz ist nach Hamburg verlegt, in Emden bleibt eine Zweigniederlassung. Antony Annacker ist nicht mehr Geschäftsführer; Max Hugo Klein in Hamburg ist als solcher bestellt. Die Prokuren von K. F. Katt und Gertrud Kober sind erloschen; an A. E. C. Oertel und E. J. F. M. Henning in Hamburg ist Prokura erteilt.

Neue Rheinau-A.-G., Mannheim. Für das am 30. Juni 1919 beendete Geschäftsjahr ergab sich ein Verlust von 223 844 M.

Nordische Schiffs-An- und Verkäufe Egeberg & Meier, Lübeck. In Bremerhaven ist eine Zweigniederlassung errichtet, zu deren Vertretung nur der Gesellschafter Meier befugt ist.

Rhein-Schelde-Transportkontor G. m. b. H., Köln. Gegründet am 20. Oktober 1919 mit 300 000 M Stammkapital; Geschäftsführer Max Schulte in Rotterdam und Max Bosch in Köln.

Gebr. Rigaud, Wesel. An Johannes van den Bruck ist Prokura erteilt.

Schäffer & Budenberg G. m. b. H., Magdeburg. Direktor Otto Spühr ist zum Geschäftsführer bestellt.

Schiffswerft und Maschinenfabrik Hansa A.-G., Hamburg. R. Dreyer ist nicht mehr Vorstandsmitglied, als solches ist Bürgermeister R. W. L. F. Brandenburg in Tönning bestellt.

See- und Kanalschiffahrt Wilhelm Hemsoth A.-G., Dortmund. Die Prokura des Rudolf Zdiarsky ist erloschen.

Skandinavische Bagger- und Schleppschiffahrt G. m. b. H., Hamburg. Die an F. W. Hinze und J. G. Röper erteilten Prokuren sind erloschen.

Spandauer Maschinenfabrik und Schiffswerft E. Knarr G. m. b. H., Spandau. Gegründet am 5. September 1919 mit 20 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Fabrikant Erich Knarr.

Stachelhaus & Buchlon G. m. b. H., Mülheim (Ruhr). An Wilhelm Hausam und Jakob Krebs, beide in Mannheim, ist Gesamtprokura erteilt.

Stettiner Oderwerke A.-G. für Schiff- und Maschinenbau, Stettin. Für das am 30. Juni 1919 beendete Geschäftsjahr ergab sich nach 203 112 M Abschreibungen ein Reingewinn von 739 331 M, daraus wurden auf 4 000 000 M Aktienkapital 10% Dividende verteilt.

G. L. Toepffer's Söhne, Maltsch. An Victor Zampis ist Prokura erteilt.

Hugo Stinnes, Mülheim (Ruhr). An Friedrich Wilhelm Meyer ist Gesamtprokura erteilt.

Transportbureau für Fluß- und Seeschiffahrt K. Veselik & Co., Hamburg. Eingetragen als Zweigniederlassung der seit 12. Juli 1909 in Prag bestehenden offenen Handelsgesellschaft. Gesellschafter Karl Veselik in Prag und Rudolf Kraus in Triest, letzterer ist nicht vertretungsberechtigt.

Weser - Distrikt - Stauerei G. m. b. H., Bremerhaven. Der Sitz ist nach Bremen verlegt.

Westdeutsche Baggerei - Gesellschaft m. b. H., Duisburg. Richard Töpper in Krefeld ist zum Geschäftsführer bestellt.

Wieler & Hardtmann A.-G., Danzig. Paul Meseck in Stettin schied aus dem Vorstande; Victor Wieler daselbst ist jetzt ordentliches Vorstandsmitglied.

Alltrans, Aktiengesellschaft für Alle Transporte, Köln (Merkatorhaus). Die Gesellschaft hat in Duisburg eine Zweigniederlassung errichtet. Die Leitung derselben liegt in den Händen der Herren Karl Ring (Duisburg) und Max Junkers (Düsseldorf), welche die Firma gemeinschaftlich rechtsverbindlich zeichnen werden.

Schiffahrtsbetrieb und Schiffahrtsverkehr

Hafen Worms.

Der Gesamtverkehr im 3. Kalendervierteljahr 1919 betrug:

1919	Zu Berg				Zu Tal				Gesamtverkehr der Güter in Tonnen
	Güterboote	Personenboote	Segelschiffe	Güter in Tonnen	Güterboote	Personenboote	Segelschiffe	Güter in Tonnen	
Zufuhr	54	53	203	82 397,5	48	37	22	3 733,5	86 131
Abfuhr	54	53	21	2 180	48	37	202	1 342,5	3 522,5
Zusammen	108	106	224	84 577,5	96	74	224	5 076	89 653,5
Zufuhr 1918	74	93	248	102 027,5	67	83	77	1 864,5	103 892
Abfuhr 1918	74	93	9	5 200	67	83	274	72 582	77 782
Zusammen 1918	148	186	257	107 227,5	134	166	351	74 446,5	181 674
Mithin gegen 1918 mehr	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mithin gegen 1918 weniger	40	80	33	22 650	38	92	127	69 370,5	92 020,5

Kursbericht über Aktien der Schiffahrts- und Schiffbauindustrie

Mitgeteilt vom Bankhause H. Calmann, Hannover, Schillerstraße 21.
(Gegründet 1853.) * Telephon: Amt Nord 3631/3632. Telegr.-Adr.: Calmann, Hannover.

Hannover, den 20. November 1919.

Name:	Kurs:
Argo Dampfschiffahrt	292
Blohm & Voß	—
Bremer Schleppsch.-Ges.	264
Bremer Vulcan-Ges.	250
Dampfsch.-Ges. Neptun	401
Dt.-Austral. Dampfsch.-Ges.	—
Dte. Dampfsch.-Ges. Kosmos	279
Dte. Levante-Linie	310
Dte. Ostafrika-Linie	184
Flender Brückenbau und Schiffswerft	210
Flensburger Dampfer-Comp.	340½
„ Dampfsch.-Ges. v. 1869	349
„ Schiffbau	430
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	120½
Hamburg-Bremen-Afrika	206
Hansa Dampfschiffahrt	308¼
Howaldtwerke	180
Neptun Schiffswerft	174½
Norddeutscher Lloyd	121
Reiherstieg Schiffswerft	186
Reederei-Akt.-Ges. v. 1896	164½
Reederei Visurgis i. L.	149
Schleppsch.-Ges. Unterweser	275
Seck, Dresden	157¼
Seebeck Schiffswerft	202½
Stettiner Vulkan	201
Tecklenborg Schiffswerft	204
Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	—
„ Elbeschiff.-Ges.	120
Weser A.-G.	209½
Woermann-Linie	168

(Wünsche betr. Kursmeldung anderer Werte werden gern berücksichtigt.)

Hannover, den 4. Dezember 1919.

Name:	Kurs:
Argo-Dampfschiffahrt	294½
Badische Act.-Ges. f. Rheinschiff.- u. Seetransport	110
Bremer Schleppschiffahrt-Ges.	268
Dampfschiff.-Ges. f. d. Mittel- u. Niederrhein	175
Dampfschiff.-Ges. Neptun	405
Dampfsch.-Reederei Horn	—
Dt.-Austral. Dampfsch.-Ges.	175¾
Deutsche Dampfsch.-Ges. Kosmos	295
Deutsche Levante-Linie	304
Deutsche Ostafrika-Linie	187
Emder Reederei	306
Flensburger Dampfer-Comp.	420
„ Dampfsch.-Ges. v. 1869	—
Frankfurter Act.-Ges. f. Rhein- u. Mainschiff.	—
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	122
Hamburg-Bremen-Afrika	210
Hamburg—Süd-Amerika Dampfschiff.	215½
Hansa Dampfschiffahrt	309
Mannheimer Dampfschleppschiff.	125
Midgard Dte. Seeverk. Act.-Ges.	112
Mindener Schleppsch.	231
Neue Dampfer-Comp. Kiel	—
Neue Norddeutsche Fluß-Dampfsch.-Ges.	—
Niederrhein. Dampfschleppschiff.-Ges.	—
Norddeutsche Lloyd	124¼
Ocean-Dampfer Flensburg	325
Preuß.-Rhein. Dampfsch.-Ges.	—
Reederei Act.-Ges. v. 1896	168
Reederei Frisia	—
Reederei Juist	72
Reederei Visurgis i. L.	155
Rhein- u. Seeschiff.-Ges.	—
Rolandlinie	215
Sächs.-Böhm. Dampfschiff.	90
Schleppschiff. a. d. Neckar	107
Schleppsch.-Ges. Unterweser	281
Schles. Dampfer-Comp.	160
Seefahrt Dampfsch.-Reederei	184
Seekanal-Schiff. Hemsoth	82
Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	420
„ Elbeschiff.-Ges.	115
Woermann-Linie	168

(Wünsche betr. Kursmeldung anderer Werte werden gern berücksichtigt.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a, 4. B. 81 411. **Einrichtung zur Verhütung des Oelaustritts aus den nicht druckfesten Außenbordbehältern von Unterseebooten.** Dr. Gustav Bauer, Hamburg, Mittelweg 82, und Fritz Kramer in Blankenese-Dockenhuden. 6. 4. 16.

Klasse 65a, 4. K. 66 857. **Vorrichtung zur Erhaltung eines Unterdrucks in den Treibölbehältern von Unterseebooten.** Fritz Kramer, Blankenese-Dockenhuden. 2. 8. 18.

Klasse 65a, 6. S. 48 163. **Oeltransportwasserfahrzeug.** Kurt Sommer, Leipzig-Böhlitz-Ehrenberg. 17. 4. 18.

Klasse 65d, 9. N. 16 182. **Selbsttätige, mit Verzögerung arbeitende Vorrichtung zur Versenkung von an der Wasseroberfläche treibenden Minen.** Neufeld & Kuhnke, Kiel. 20. 3. 16.

Klasse 84c, 5. S. 41 105. **Verfahren zum Bau von Untergrundbahnen.** Siemens & Halske, Akt.-Ges., Siemensstadt bei Berlin. 14. 1. 14.

Klasse 84c, 2. W. 48 147. **Verfahren und Vorrichtung zum Einpressen von Zement mittels eines Bohrrohres und eines Druckmittels in einen nicht tragfähigen Boden.** Adolf Wolfsholz, Elberfeld, Aue 89. 22. 7. 16.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a, 3. 317 857. **Verfahren zur Herstellung von Hohlräumen im Boden und in den Wänden von Eisenbetonschiffen.** Otto Wilhelmi, Berlin-Friedenau, Albestraße 27; Dr.-Ing. Wilhelm Teubert, Kiel, Esmarchstraße 18 und Dipl.-Ing. Robert Hoffmann, Charlottenburg, Lohmeyerstraße 25. 3. 12. 18. W. 51 784.

Klasse 65a, 4. 317 751. **Abwurfanzeigevorrichtung für Minen, die von unter Wasser befindlichen Rohren ausgestoßen werden, insbesondere für Unterseeboote.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin Akt.-Ges., Hamburg. 13. 12. 17. V. 14 032.

Klasse 65c, 3. 318 119. **Boot zur Schilfernte in Sümpfen.** Max Welde, Culmsee (Westpr.). 22. 5. 18. W. 50 848.

Klasse 65c, 12. 309 279 „K". **Boot.** Dipl.-Ing. Max R. Zechlin, Charlottenburg-Westend, Württemberg-Allee 26. 12. 2. 16. Z. 9542.

Klasse 65d, 9. 317 574. **Minenräumer.** Sprengstoff Akt.-Ges. Carbonit, Hamburg. 3. 12. 18. S. 49 294.

Klasse 65d, 9. 317 685. **Zünder für Minen;** Zus. z. Pat. 316 978. Fa. Wilhelm Poppe, Kiel. 7. 10. 16. P. 35 209.

Klasse 65d, 9. 308 553 „K". **Unterhalb einer Seemine angebrachter Greifer zum Auffangen der Minensuchtaue.** Wilhelm Poppe, Kiel, Faulstraße 41. 3. 1. 14. P. 32 169.

Klasse 65d, 9. 308 571 „K". **Mehrschüssiger Minengreifer mit Pulvergasbetrieb.** Wilhelm Poppe, Kiel, Faulstraße 35/41. 19. 10. 17. P. 36 120.

Klasse 65d, 9. 310 714 „K". **Seemine.** Dr. Wilhelm Rudolph, Kiel, Gerhardstraße 52. 30. 3. 15. R. 41 841.

Klasse 65d, 9. 310 785 „K". **Vorrichtung gegen das Räumen von Minenfeldern.** Otto Schuchmacher, Hamburg, Sandweg 21. 16. 5. 17. Sch. 51 426.

Klasse 65d, 9. 317 240. **Lösevorrichtung von Seeminen von ihrem Anker.** Bohn & Kähler, Kiel. 6. 11. 13. B. 74 569.

Klasse 65f, 3. 317 972. **Schiffspropeller.** Max Becker, Rüstringen. 12. 1. 18. B. 85 336.

Klasse 65f, 21. 317 115. **Aus Verbrennungskolbenmaschinen und Dampfturbinen gemischter Marschantrieb für Schiffe.** Dr. Rudolf Wagner, Hamburg, Bismarckstraße 105. 20. 5. 15. W. 46 551.

Klasse 84a, 6. 317 624. **Selbsttätiger Rechenreiniger mit zeitweise heb- und senkbarem Putzkamm für Wasserkraftanlagen.** Josef Spörck, St. Veit a. d. Glan; Vertr.: J. Apitz u. F. Reinhold, Pat.-Anw., Berlin SW 11. 30. 4. 16. S. 45 238. Oesterreich 6. 3. 15.

Klasse 84c, 2. 317 745. **Vorrichtung zur seitlichen Erweiterung des Bohrloches beim Herstellen von Betonpfählen mit Wulsten.** Anton v. Strauß, Kiew, Rußland; Vertr.: C. v. Ossowski, Pat.-Anw., Berlin W 9. 29. 4. 14. St. 19 746.

Klasse 84d, 2. 309 170 „K". **Verfahren und Vorrichtung zum Betriebe von Baggermaschinen ohne vordere Lenkräder.** Deutsche Automobil-Konstruktionsgesellschaft m. b. H., Charlottenburg. 14. 7. 17. D. 33 567.

C. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung von Gebühren:
Klasse 65a: 256 376, 301 366.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 720 743. **Notsignalkasten für Rettungsboote bzw. -flöße mit Vorrichtung zum Befestigen desselben unter der Bank bzw. am Boden.** Karl Flemming, Hamburg, Ahrensburger Straße 63. 25. 9. 19. F. 38 659.

Klasse 65a. 723 434. **Handsteuerapparat mit Kugeldrucklager.** Neptunwerke G. m. b. H., Neumünster. 25. 10. 19. N. 17 752.

Klasse 65c. 721 017. **Aus Flußeisen hergestelltes Boot.** Seidel & Wittig, Plön (Holst.) 6. 10. 19. S. 42 954.

Klasse 65c. 721 825. **Rudervorrichtung für Boote u. dgl. zum Rudern in der Gesichtsrichtung.** Karl Drescher, Altlangsow b. Werbig. 14. 5. 19. D. 33 400.

Klasse 65c. 719 444. **Zusammenlegbares Segeltuchboot.** Karl Birkner, München, Fraunhoferstraße 4. 22. 9. 19. B. 84 556.

Klasse 65f. 721 402. **Rudervorrichtung mit Schraubenantrieb.** Otto Siefert, Berlin, Lynarstraße 3. 8. 10. 19. S. 42 973.

Klasse 65f. 720 749. **Andrehvorrichtung für Motoren.** Albatros-Gesellschaft für Flugzeugunternehmungen m. b. H., Berlin-Johannisthal. 29. 9. 19. A. 30 346.

Klasse 65f. 719 635. **Bootshandantrieb.** Richard Kusserow, Neubabelsberg, Berliner Straße 131. 26. 9. 19. K. 77 163.

Klasse 84c. 720 948. **Spundwandeisen.** Anselm Cyran, Düsseldorf, Boltensternstraße 24. 10. 6. 19. C. 13 480.

Klasse 84c. 719 553. **Pfahlausheber.** Paul Stange, Ziegelhof bei Probsteierhagen (Holst.). 11. 9. 19. St. 23 492.

Klasse 84d. 720 867. **Fangvorrichtung für Trockeneimerbagger.** Lübecker Maschinenbaugesellschaft, Lübeck. 17. 4. 19. L. 41 850.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 677 261. **Preßluftbehälter usw.** Karl Kerrinnes, Trakehnen (Ostpr.). 9. 11. 16. K. 69 170. 21. 10. 19.

Bücherbesprechungen

Der 1200-Tonnen-Schiffzug auf Wasserkraftkanälen. Von Johann Hallinger, Zivilingenieur. Diessen vor München 1919. Verlag von Joseph G. Huber. 15 S. in 4⁰ mit 3 Abb. und 12 Tafeln. Geh.

Der Verfasser setzt sich dafür ein, die Kraftkanäle der größeren Flußwasserkraftanlagen so auszugestalten, daß sie der Schiffahrt dienen können. Die Schwierigkeit liegt darin, daß für Kraftkanäle schmale, tiefe Querschnitte und große Wassergeschwindigkeit, für Schiffahrtkanäle aber breitere und flache Querschnitte und geringe Wassergeschwindigkeit notwendig sind. In vielen Fällen, wie es z. B. bei dem Entwurf für die mittlere Isar geschehen ist, wird sich ein Ausgleich zwischen den entgegengesetzten Anforderungen dann finden lassen, wenn man nicht zu hohe Ansprüche hinsichtlich der Schiffahrt stellt. Hallinger verlangt den Ausbau der oberbayerischen Wasserkraftkanäle für 1200-t-Schiffe. Das geht schon deswegen zu weit, weil selbst unter der Voraussetzung einer nicht wahrscheinlichen Entwicklung das Bedürfnis für eine Schiffahrt mit 1200-t-Kähnen auf den Nebenwasserstraßen — Lech, Isar, Inn — nicht gegeben ist. Die größere Wassergeschwindigkeit in den Kraftkanälen — bis etwa 1 m/Sek., kann man nach der Ansicht der Schiffahrtsachverständigen unbedenklich gehen — ist weniger der Bergfahrt, wo sie nur stärkere Schleppdampfer erfordert, als der Talfahrt wegen Gefährdung der Dichtungen durch abgeworfene Anker hinderlich. Die Ausführungen Hallingers, denen man nicht in allen Punkten wird zustimmen können, verdienen zweifellos Beachtung. Es ist sehr zu begrüßen, daß die für unsere Verkehrs- und Wasserkraftwirtschaft hochbedeutsame Frage untersucht und weiterverfolgt wird. R.

Der Industriehafen. Krane, Verlade- und Transportanlagen für die schnelle Abwicklung des Güterumschlages im Hafenbetrieb.

Die Demag, Duisburg (Deutsche Maschinenfabrik A.-G.) hat unter obigem Titel ein hübsch gebundenes und elegant ausgestattetes Werkchen mit zahlreichen guten Abbildungen herausgegeben, welches die im Untertitel angegebenen Ladeeinrichtungen behandelt.

Da die Wasserfrachten viel billiger sind als die Frachten der Eisenbahnen, so war es nur natürlich, daß in den letzten Jahrzehnten in großem Umfange der Ausbau der großen Flüsse und der Neubau von Kanälen und Häfen gepflegt wurde. Ein Hafen kann aber bei dem heutigen Massenverkehr nur dann seine Aufgabe voll erfüllen, wenn er mit neuzeitlichen Transport- und Verladeanlagen ausgerüstet ist. Es findet sich heutzutage kaum ein Ort, ein industrielles Unternehmen oder ein großes Warenlager an einem schiffbaren Wasser, die nicht ihren Hafenbetrieb den modernen Ansprüchen angepaßt haben oder wenigstens mit dem Gedanken umgehen, dies in absehbarer Zeit zu tun, um nicht in ihrer Entwicklung zurückzubleiben.

Diese Entwicklung war aber nur dadurch möglich, daß der Hebezeugbau neue und überaus leistungsfähige Hilfsmittel schuf, um die ungeheuren Gütermengen schnell und mit möglichst geringem Aufwand an menschlichen Kräften umzuladen. Um nur ein Beispiel anzuführen, sei erwähnt, daß man bis vor kurzer Zeit auf dem Rhein Schleppkähne von 1000 t Tragfähigkeit schon für sehr groß hielt; heute sind bereits eine ganze Reihe 3500-t-Kähne vorhanden. Wenn man bedenkt, daß ein solches Schiff 350 Eisenbahnwagen aufnimmt, und daß es im Interesse aller Beteiligten liegt, die Beladung und Entladung dieser Kolosse so schnell als möglich vorzunehmen, so versteht man, warum die Hafenbetriebe sich in jüngster Zeit so außerordentlich entwickelt haben und sich noch fortwährend weiter entwickeln müssen. Während man früher für einen Kahn mit einer normalen Entladezeit von 18 Tagen rechnete, wird heute in den Verschiffungskontrakten durchweg nur ein Viertel dieser Zeit, d. h. 4 bis 5 Tage, als Entladezeit vorgesehen. Es werden deshalb bei ungenügender Ausrüstung der Häfen mit Hebezeugen die Beträge für Zinsverluste und Liegegelder bei weitem höher als die allerdings verhältnismäßig hohen Kosten für Anschaffung und Inbetriebstellung umfangreicher maschineller Einrichtungen. Weitblickende Verwaltungen und Unternehmer legen daher große Summen an, um die vorhandenen Einrichtungen zu vervollkommnen und auf der Höhe zu halten, und um durch Schaffung moderner Anlagen den Umschlag zu verbilligen.

Von sehr großer Bedeutung für die Einführung maschinell betriebener Hebezeuge zum Güterumschlagsverkehr ist auch der große Aufschwung gewesen, den die elektrische Industrie in den letzten Jahren genommen hat. Während man noch vor wenigen Jahren Stromkosten von 35 Pfennig für die Kilowattstunde als billig bezeichnete, so rechnet man heute für den Hebezeugbetrieb nur noch mit einem Bruchteil dieser Preise, und zwar im Durchschnitt mit 8 bis 11 Pfennig. Selbstverständlich hat dieser Umstand ganz erheblich die Anschaffung der fast durchweg elektrisch betriebenen Hebezeuge günstig gefördert.

Ein weiterer sehr wesentlicher Grund, die Verwendung von menschlichen Arbeitskräften im Umladebetrieb auf das äußerste zu beschränken und durch maschinelle Einrichtungen zu ersetzen, bildet das stetige Steigen der Arbeitslöhne, die heute eine derartige Höhe erreicht haben, daß ein wirtschaftliches Arbeiten nur mit Menschenkräften einfach ausgeschlossen ist. Es war deshalb unumgänglich notwendig, Hilfsmittel zu schaffen und Hebezeuge zu bauen, die spielend die Arbeit von Hunderten von Händen leisten. Nur von diesen Gesichtspunkten aus darf man die hohen Anschaffungskosten für Hafenausrüstungen betrachten; die Erfahrung hat gelehrt, daß dieses Vorgehen das einzig richtige und für alle Teile gewinnbringend ist. Außer den bereits aufgeführten direkten Vorteilen bei der Verwendung von maschinellen Einrichtungen für den Umschlagverkehr hat sich auch noch gezeigt, daß dadurch eine bedeutende Schonung des Materials erreicht wird. Ganz besonders beim Umschlag von schüttbaren Massengütern, in erster Linie von Kohle, wird das mehrmalige Umschütten und Stürzen des Materials vermieden, wodurch sehr erhebliche Verluste erspart werden. Auch eine entferntere Lage der Lagerplätze und Warenschuppen von der Ankunftsstelle der Güter spielt bei der Einrichtung der modernen Verladeeinrichtungen keine Rolle mehr, da auch dazwischenliegende Straßen und Eisenbahngleise leicht überbrückt werden können.

Das vorliegende Werkchen gibt eine Uebersicht über einige von der Demag ausgeführte Anlagen, die, nach allen Weltteilen geliefert, genügend Zeugnis von der Güte der Demagfabrikate ablegen. R.

Die Denkschrift betreffend den schleusenlosen Mittellandkanal von Hannover-Misburg bis über die Elbe an den Ihlekanal nebst Anschluß nach Peine-Braunschweig, nach Magdeburg, nach Celle und Bremen mit Uebersichtskarte im Maßstabe 1 : 200 000.

Bearbeitet von Carl Best (Ottock), Ingenieur, Post Deschowitz (Oberschlesien), ist soeben erschienen. Wir verweisen im übrigen hier nochmals auf unser im Heft 21 der Zeitschrift auf S. 372 gebrachte Besprechung dieser Denkschrift.

Neue Ausführungsbestimmungen der Schiffahrtsabteilung beim Reichswirtschaftsministerium betr. Verordnung vom 7. November 1919.

Auf Grund des § 3 der Verordnung des Reichsverkehrsministers betr Verwendung der Fahrzeuge der Binnenschiffahrt für Lebensmittel und Kohle vom 7. November 1919 (Reichsgesetzblatt S. 1877) erlässt die Schiffahrtsabteilung folgende Ausführungsbestimmung:

Die in dem Artikel 2 der Ausführungsbestimmung der Schiffahrtsabteilung (Reichsanzeiger vom 14 November 1919, Nr. 262, 2. Hauptseite) erteilte Genehmigung zur Benutzung der in deutschen Gewässern beheimateten Binnenfahrzeuge für andere Transporte als für Lebensmittel und Kohlen wird für folgenden Fall widerrufen:

Die in deutschen Gewässern beheimateten Binnenfahrzeuge dürfen nicht für den Transport von Torf im Ostwest-Verkehr nach Plätzen westlich Schleuse VII des Rhein-Herne-Kanals benutzt werden.

Dieses Verbot findet keine Anwendung auf Fahrzeuge, die vor dem 5. Dezember 1919 nachweislich mit der Beladung von Torf begonnen, sie während der gesetzlichen Ladezeit beendet und ihre Reise unverzüglich angetreten haben.

Der Nachweis wird durch eine behördliche Bescheinigung geführt.

Berlin, den 30. November 1919.

Schiffahrtsabteilung beim Reichsverkehrsministerium.
Ulderup.

Erläuterung dieser Ausführungsbestimmungen.

Die Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 7. November 1919 (Reichsgesetzblatt S. 1877) betr. Verwendung der Fahrzeuge der Binnenschiffahrt für Lebensmittel und Kohle ordnet an, dass die in deutschen Gewässern beheimateten Binnenfahrzeuge bis auf weiteres lediglich für den Transport von Lebensmitteln und Kohlen; die im Interesse des Deutschen Reiches Verwendung finden, benutzt werden dürfen.

Ausnahmen sind nur mit Genehmigung der Schiffahrtsabteilung zulässig.

In der Ausführungsbestimmung der Schiffahrtsabteilung vom 13. November 1919 (Reichsanzeiger vom 14. November 1919, Nr. 262, 2. Hauptseite) ist, um Verkehrsstockungen zu vermeiden, diese Genehmigung zunächst allgemein erteilt worden. Jedoch war ihr Widerruf allgemein oder in Einzelfällen ausdrücklich vorgesehen. Die Schiffahrtsabteilung erlässt jetzt eine neue Ausführungsbestimmung, in der sie für Torftransporte im Ostwest-Verkehr nach Plätzen westlich der Schleuse VII des Rhein-Herne-Kanals die Genehmigung widerruft.

Die Bestimmung hat den Zweck, die deutschen Binnenfahrzeuge für Kohlen- und Lebensmitteltransporte frei zu machen. Sie ist notwendig, um den Zusammenbruch der Versorgung der Bevölkerung mit Winterbrand und den notwendigen Lebensmitteln sowie der lebenswichtigen Betriebe mit Brennstoffen zu verhindern und um die Missstände, die sich gerade bei den Torftransporten herausgebildet hatten, zu beseitigen.

Zu den Binnenfahrzeugen, die unter die Bestimmung fallen, gehören auch die Schleppdampfer. Fortan darf also kein mit Torf beladenes Fahrzeug im Ostwest-Verkehr über Schleuse VII des Rhein-Herne-Kanals hinaus geschleppt werden. Bei Schleuse VII wird diesen Fahrzeugen vom 5. Dezember 1919 ab das Durchschleusen versagt werden.

Um den in der Beladung befindlichen Kähnen die Fahrt noch zu ermöglichen, wird in der Ausführungsbestimmung der Schiffahrtsabteilung eine Ausnahme für diejenigen Fahrzeuge zugelassen, die vor dem 5. Dezember 1919 nachweislich mit der Beladung von Torf begonnen, sie während der gesetzlichen Ladezeit beendet und ihre Reise unverzüglich angetreten haben.

Der Nachweis wird durch eine behördliche Bescheinigung geführt. Er muss durch Stempel oder Siegel sich als öffentliche Urkunde darstellen. In der Regel wird die Ausstellung durch die örtlichen Behörden (den Gemeindevorsteher oder Bürgermeister) erfolgen.

Es wird darauf hingewiesen, dass vom 5. Dezember 1919 ab kein mit Torf beladenes Fahrzeug ohne Vorlegung einer solchen behördlichen Bescheinigung Schleuse VII des Rhein-Herne-Kanals in ostwestlicher Richtung passieren darf.

Nach § 4 der Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 7. November 1919 (Reichsgesetzblatt S. 1877) werden Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmung mit Gefängnis bis zu einem Jahre und mit Geldstrafe bis zu 15000 Mark oder mit einer dieser Strafen belegt. Auch kann die zwangsweise Löschung, Beladung und Bewegung des Fahrzeugs von der Schiffahrtsabteilung verfügt werden.

Berlin, den 30. November 1919.

Schiffahrtsabteilung beim Reichsverkehrsministerium.
Ulderup.

Schiffahrtspolizeiliche Anordnung.

Namens und im Auftrage des Polizeipräsidenten von Berlin wird für die Spreestrecke zwischen der **Ebertsbrücke** und dem **Schlütersteg** in der Nähe der **Friedrichstrasse** zur Sicherung der Schiffahrt und der Bauarbeiten bei der Untertunnelung der Spree und bei Verbreiterung der Eisenbahnbrücke unter Aufhebung der schiffahrtspolizeilichen Anordnung vom 27. November 1919 für die Zeit des Hochwassers folgendes angeordnet:

1. Um ein Begegnen von Fahrzeugen zu verhüten, ist die Einfahrt in die bezeichnete Strecke verboten, solange an den Signalstationen auf der **Ebertsbrücke** oder auf dem **Schlütersteg am Tage eine Tafel mit zwei roten Feldern** übereinander mit der Aufschrift: **„Durchfahrt gesperrt“** und bei **Nacht zwei rote Lichter** übereinander gezeigt werden. Bei freier Fahrt erscheint die Schrift: **„Durchfahrt frei“.**
2. Das Durchfahren hat mit grösster Vorsicht und auch von frei fahrenden Dampfern mit nicht mehr als 5 km Geschwindigkeit zu erfolgen, wobei die gesamte Schiffsmannschaft auf Deck tätig sein muss. Nicht genügend bemannte Schiffe werden zurückgewiesen
3. **Stromab** müssen beladene Frachtkähne sich von freigestellten Dampfern stevenrecht durchsacken lassen Schlepper mit Frachtkähnen im Anhang haben diese so rechtzeitig abzuwerfen, dass die Kähne oberhalb der Ebertsbrücke ständig werden. Unterhalb des Schlütersteges können die Schleppzüge wieder zusammengestellt werden.
4. **Stromauf** müssen alle Frachtkähne geschleppt werden. Nicht im Schleppzuge befindliche Kähne werden von freigestellten Dampfern geschleppt.

Zuwiderhandlungen werden unnachsichtlich auf Grund der bestehenden Gesetze und der Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung vom 15. Oktober 1899 **bestraft** Die Schiffer werden ausserdem für den angerichteten Schaden verantwortlich gemacht werden.

Berlin, den 2. Dezember 1919.

Wasserbauamt Berlin II.

XXVI. Jahrgang 1919
Heft 1/2
Januar

51. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: **Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm**

JUL 2. 191

Die „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“ ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Concessionirter Sächsischer Schiffer-Verein zu Dresden.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Linksemsische Kanal-Genossenschaft zu Lingen a. d. Ems.
6. Internationale Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
7. Kanal-Verein Berlin—Leipzig.
8. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
9. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
10. Nordwestdeutscher Kanal-Verein zu Oldenburg i. Gr.
11. Ostdeutscher Fluß- und Kanalverein mit dem Sitze in Bromberg.
12. Ostpreußischer Provinzial-Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt zu Königsberg i. Pr.
13. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
14. Provinzial-Verein für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in der Provinz Posen zu Posen.
15. Schlesischer Provinzial-Verein für Fluß- und Kanalschiffahrt mit dem Sitze in Breslau.
16. Schiffahrtsverein Magdeburg zu Magdeburg.
17. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
18. Verein für Schiffbarmachung der Lippe mit dem Sitze in Hamm i. W.
19. Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen mit dem Sitze zu Hannover.
20. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Eisenach, Bahnhofstraße 23.
21. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr, Witten a. d. Ruhr.
22. Verein zur Förderung des Ostkanals zu Thorn.

Amtliche Bekanntmachungen und Verordnungen der zuständigen Wasserbaubehörden gehen der Zeitschrift zur Veröffentlichung regelmäßig zu
Verantwortlicher Schriftleiter: **Dr. Christian Grotewold, Charlottenburg, Kantstraße 140**

Kommissions-Verlag von RUDOLF MOSSE, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Alleinige Inseraten-Annahme: Annoncen-Expedition Rudolf Mosse, Berlin SW, Breslau, Dresden, Düsseldorf, Frankfurt a. M., Hamburg, Köln a. Rhein, Leipzig, Magdeburg, Mannheim, München, Nürnberg, Straßburg i. Els., Stuttgart, Prag, Wien, Warschau, Basel, Zürich

Inhalts-Verzeichnis:

•9389• •P•KZ•


SCHUTZ-
DDW
MARKE
Dortmunder
Drahtseilwerke G.m.b.H.
FERNSPRECHER No 571 u. 572.
DORTMUND
TELEGR.-ADR.
Spezialität:
Schiffs-Drahttauwerk
Vertreter:
Haeckel & Alsing, Hamburg, Pickhuben 7.



Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft

vorm. L. von Bremen & Co. m. b. H.

Kiel, Werk Ravensberg

Älteste deutsche Firma auf dem Gebiete des Taucherwesens

Tel.-Adr.: Schiffsapparat — *Tel.-Adr.: Schiffsapparat*

Taucherapparate *aller Systeme mit und ohne Regulator*



Unabhängiger, schlauchloser **Taucherapparat**

Sämtliche zu Arbeiten unter Wasser erforderlichen Gegenstände

Rhenus

Transport-Gesellschaft m. b. H.

Frankfurt a. M. / Mannheim / Basel
Mainz / Köln / Düsseldorf
Rotterdam / Antwerpen.

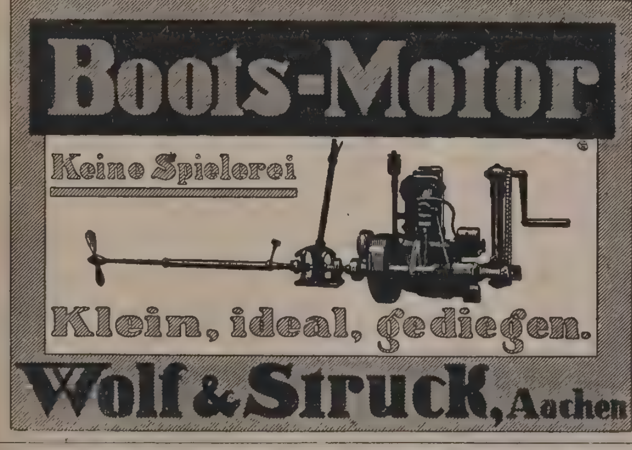
Eilgüterdampferdienst

von und nach allen Rheinstationen.

Von Frankfurt a. M. aus direkter Anschluss an die bayerischen Kanäle und die Donau.

Schleppkahnverladungen, Speditionen aller Art.



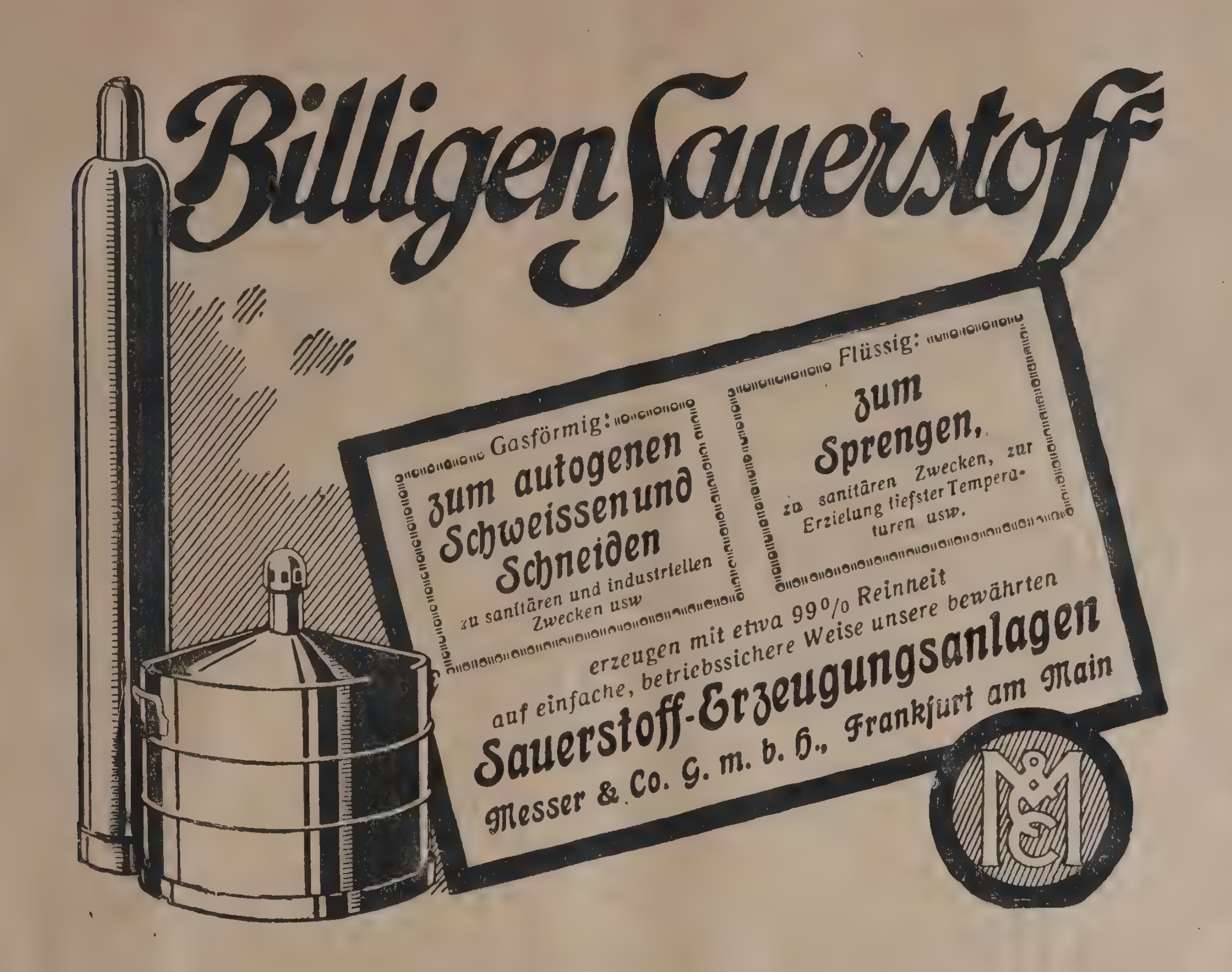




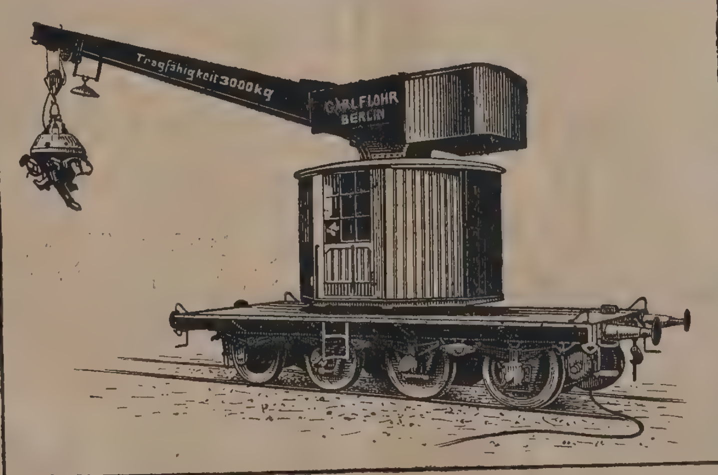


Aachen: Gebr. Blaise, Bahnspediteure.
„ C. Clermont. – Intern. Speditionshaus.
„ Speditions & Lagerhaus Aktiengesellschaft.
Aken a. d. E.: Hafen- und Lagerhaus-Actien-Gesellschaft.
Antwerpen: Bayerische Transportgesellschaft vorm. Theod. Fügen G. m. b. H.
Aschaffenburg: Carl Presser & Co., G. m. b. H. – Reederei, Spedition, Lagerung.
Aussig: G. Monglowski. – Internationale Transporte.
Baden-Baden: J. G. Devant. – Spedition, Lagerung, Inkasso.
Bamberg: Carl Presser & Co., G. m. b. H. – Reederei, Spedition, Lagerung.
Barmen-Rittershausen: Barmer Transport-u. Lagerhaus-Gesellschaft m. b. H.
Basel: Burckhardt, Walter & Cie. Aktiengesellschaft.
Berlin: J. Lange & Co., Ritterstrasse 2. – Spedition und Lagerung.
„ Max Lissauer. W 9. Potsdamer Strasse 4. – Internationale Spedition.
„ Gotthold Lissel G. m. b. H., Berlin-Lichterfelde. – Spedition für Hafen Lichterfelde, Lankwitz und Steglitz.
„ Ernst Röbken, Potsdamer Str. 4. – Internationale Speditionen aller Art.
„ Berliner Paketfahrt-Gesellschaft Starke & Co.
„ C 2. A. Warmuth. – Spedition und Lagerung.
Beuthen, O.-S.: O.-S. Transp.-u. Lagerhaus-Ges. C. Kaluza. – Eig. Lagerhäuser. Verteilg. v. Waggonlad. nach Oberschles., Polen u. Oesterreich.
Bodenbach a. E.: Carl Kraetschmer, Ges. m. b. H. – Grenzverzoll., int. Transp.
Braunschweig: Louis Fricke. – Amtlicher Spediteur.
„ F. W Noltemeyer. – Sped., Sammelverk., Lagerung, Möbeltransp.
Bremen: Alfred Altschüler & Co. G. m. b. H.
„ Joh. Heckemann, gegründet 1831, auch in Hamburg.
„ Lehmann & Co. – Spedition, Lagerung, Versicherung.
„ Lexzau & Scharbau, gegründet 1879, auch in Hamburg.
„ Louis Neukirch, gegründet 1824. – Speditionsgeschäft.
„ Röhlig & Co., gegr. 1852, auch in Hamburg, Rotterdam u. Lübeck.
Bremen und Bremerhaven: Emil Ipsen. – Spediteur.
Brüssel: Soiron & Co., Internationale Transporte. Stammhaus Herbesthal
Coblenz: Xavier Eckstein G. m. b. H. – Schiffahrt, Spedition.
„ Jos Kost. – Spedition, Schiffahrt. Fernsprecher 207.
Cosel. Hafen: Gebr. Krause. – Reederei, Spedition. Fernspr.: Cosel 147.
Dortmund: David Noll. – Schiffsbefrachtg., Reederei-Vertretg., Kleinschiffahrt.
„ See- und Kanalschiffahrt Wilhelm Hemsoth Aktien-Gesellschaft. – Reederei, Spedition, Lagerung.
Dresden: Gustav Emil Müller. – Spedition, Schiffahrt, Sammelverkehr. Eigene Speicher mit Gleisanschluss.
„ G. W. Vetter & Co. – Spedition, Lagerung, Schiffahrt.
Duisburg: Wilhelm vom Rath & Co. G. m. b. H. – Spedition und Schiffahrt.
Duisburg-Ruhrort: Friedrich Baumann. – Reederei, Spedition.
„ H. Milchsack. – Spedition und Schiffahrt.
Düren: Dürener Speditions- und Lagerhaus Otto Taenzer.
„ H. Milchsack. – Spedition und Schiffahrt.
Düsseldorf: C. I. Jonen Wwe. – Bahnamtliche Bestätterei und Spedition.
„ Ernst Unger. – Spedition und Rollfuhrwerk.
„ Carl Wiegandt & Co., Hofspediteure.
Eger (Böhmen): Ludwig Bendl. – Grenzverzollung, Sammelverkehre.
Elbing: Louis Thiel. – Spedition, Lagerung.
Essen (Ruhr): Gebr. van Eupen. – Amtliche Spediteure.
„ Gebrüder Hoppe, Hofspediteure. – Bahnamtliche Spedition.
Flensburg: H. Chr. Petersen. Tel.-Adr. „Bahnspediteur“, Fernruf 279.
Frankfurt a. M.: Alfred Altschüler & Co. G. m. b. H.
„ Carl Presser & Co., G. m. b. H. – Reederei, Spedition. Lagerung.
Frankfurt a. d. O.: H. C. Baswitz. – Spedition, Schiffahrt, Umschlag.
Gera (Reuss): Geraer Elektrizitätswerk- und Strassenbahn-A.-G. – Spedition, Bahnspedition, Sammelladungsverkehr, Möbeltransport. Lagerei.
Gleiwitz: A. Schlesinger. – Spedition und Verladung, Lagerhaus, gegründet 1840.
Gothenburg: Albin Ekner. – Umladung, Lagerung, Verzollung, Versicherung.
Graudenz: Rudolf Schimmelfennig. – Amtl. Bahnspediteur gegr. 1862. Sammelladung, Schiffahrt, Verzollung.
Hamburg: Hansen & Co. – Lagerung, Spedition und Rollfuhrwerk.
„ Joh. Heckemann, gegründet 1831, auch in Bremen.
„ G. Herrmann, Brauerstrasse 27/28. – See- und Flusstransporte.
„ Caesar Koch Nachf. (Inh. E. Müller). – Spedition u. Rollfuhrbetrieb.
„ Julius Krümling, Magdeburg und Hamburg. – Flussschiffahrtsreederei. Eigene Eildampfer- und Schleppdampferbetriebe.
„ Lexzau & Scharbau, gegründet 1879, auch in Bremen.
„ Max Lissauer. – Exportspedition, Hamburg 8.
„ Ernst Röbken. – See- und Flusstransporte, Umschlagverkehre.
„ Röhlig & Co., gegr. 1852, auch in Bremen, Rotterdam u. Lübeck.
„ Transport-Actien-Gesellschaft (vormals J. Hevecke) in Hamburg.
Hannover: Fritz Bäte. Telephon: Nord 3559, 3560, 3561. Abt. Eilgut: Nord 3562.
„ Paul Gruner – Hannover-Lindener Sammelladungsstelle und Lagerhaus, Wasserumschlag. Fernruf: Nord 441 und 307.
Herbesthal: Mond & Co. – Internationale Transporte.
„ Soiron & Co., Internationale Transporte, Filialen: Brüssel Verviers, Welkenraedt.

Ilmenau, Thür.: Otto Kutzleb. Fernruf: 37.
Kehl a. Rh.: Bayerische Transportgesellschaft vorm. Theod. Fügen G. m. b. H.
Köln a. Rh.: Axer & Hoven. – Spedition, Schiffahrt, Sammelverkehr, Umschlag, Lagerung. Tel.: A. 6823 (auch Köln-Kalk, Tel.: Kalk 139, 140).
„ Charlier & Co. – Spediteure. Gegr. 1843.
„ Albert Heimann. – Gegründet 1845.
„ Koll & Kubach. – Spedition, Dampfschiffahrt. Tel.: A. 5314.
„ H. Milchsack. – Spedition und Schiffahrt.
„ Speditions & Lagerhaus Aktiengesellschaft.
„ Lorenz Wilhelm Weber, Bahnspediteur.
Königsberg i. Pr.: E. Bartenwerfer. Inh. Max Meyer. Fernruf 366. – Spedition, Lagerhaus, Sammelverk., Wasserverfracht.
„ **u. Pillau:** Robert Meyhoefer. – See-, Fluss- und Landtransporte.
Leipzig: Ehrhardt Schneider, Sammelspediteur. – Abfertigung von Wagenladungen des In- und Auslandes in der denkbar kürzesten Frist. Lagerei mit Gleisanschluss. Verzollung. Sammelbücher und Expressverkehre.
Ludwigshafen a. Rh.: Bayer. Transportges. vorm. Theod. Fügen G. m. b. H.
„ Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft.
Lübeck: G. Herrmann, Fischergrube 76. – See- und Flusstransporte.
„ Max Lissauer, Mengstrasse 18. – Exportspedition, Umschlagverkehr.
„ Ernst Röbken, Mengstr. 18. – See-u. Flusstransporte, Umschlagverkehre.
„ Röhlig & Co., gegr. 1852, auch in Bremen, Hamburg u. Rotterdam.
„ Transport-A.-G. (vorm. J. Hevecke) in Hamburg, Zweigniederl. Lübeck.
Magdeburg: Elblagerhaus-Aktiengesellschaft.
„ Julius Krümling, Magdeburg und Hamburg. – Flussschiffahrtsreederei. Eigene Eildampfer- und Schleppdampferbetriebe. Lagerei, Spedition. Fernsprecher 405, 1537, 1556, 1615, 1821.
„ Paul Siebert, Magdeburg. – Schiffahrt, Spedition, Lagerung. Lohnmahlwerk. Fernspr.: 7111, 7088. – Drahtanschrift: „Spedition“.
Mainz a. Rh.: George Hirsch. – Spedition, Lagerung, Versicherungen. Tel. 2.
„ L. Lyssenhop & Co. G. m. b. H. – Spedition, Schiffahrt, Lagerbetrieb.
Mannheim: Bayerische Transportgesellschaft vorm. Theod. Fügen G. m. b. H.
Moldau, Grenzstat.: Carl Kraetschmer, G. m. b. H. – Grenzverzoll., int. Transp.
Mülheim a. Rh.: Karl Phil. Weber, gegr. 1844. – Spedition, Schiffahrt. Lagerei.
Myslowitz O.-S.: H. Mendelsohn. – Internationale Transporte, Verzollungen.
Neustrelitz: R. Weidinger Nfl. Inh.: Curt Müller. – Spedition, Lagerung.
Offenbach a. M.: G. L. Kayser. – Rhein- u. Mainschiff., Sped., Versich., Lagerung.
Oppeln: Oppelner Verlade- und Lagerhaus-Gesellschaft Albert Koerber m. b. H.
„ E. Seidel. – Spedition und Möbeltransport.
Posen: Freudenreich & Cynka. – Spedition, Kommission und Möbeltransport.
„ Carl Hartwig, Kgl. Hofspediteur. – Spedition, Möbeltransp., Schiffahrt.
Potsdam: Grauel & Coqui. – Spedition, Schiffahrt, Lagerhäuser.
Regensburg: Bayerische Transportgesellschaft vorm. Theod. Fügen G. m. b. H.
„ Carl Presser & Co., G. m. b. H. – Reederei, Spedition, Lagerung.
„ Schenker & Co. – Spedition, Schiffahrt, Lagerung.
Riesa a. E.: Ernst G. Fritzsche. – Schiffahrt, Spedition, Lagerung.
„ Johann Carl Heyn, gegründet 1852. – Elbumschlag, Spedition, Lagerung.
Rotterdam: Alfred Altschüler & Co. G. m. b. H.
„ Bayerische Transportgesellschaft vorm. Theod. Fügen G. m. b. H.
„ Röhlig & Co., gegr. 1852, auch in Bremen, Hamburg u. Lübeck.
Rudolstadt i. Thür.: Bernh. Beer. – Bahnspedition, Möbeltransport.
Sassnitz: C. Faust jr., Spedition u. Handel, G. m. b. H. – Sonderdienst n. Schweden.
Schaffhausen (Schweiz): Burckhardt, Walter & Cie. Aktiengesellschaft.
Singen a. H.: „Translag“ Oberrhein. Transport- u. Lagerhaus-Gesellsch. m. b. H.
Spandau: Curt Thomas (vorm. W. Degenhardt) — Hafenumschlag, Spedition, Rollfuhr, Lagerung, Schiffsverfrachtungen.
Stettin: Alfred Brandy. – Speditionen aller Art, Lagerung, Versicherung.
„ G. Herrmann, Bollwerk 1. – See- und Flusstransporte.
„ A. Hossfeld. – Spedition, Lagerung, Versicherung.
„ Th. Lindenberg (auch in Lübeck), gegr. 1863.
„ Hugo Moeller, gegründet 1873. – Spedition, Lagerung, Inkasso.
„ Ernst Paulsohn. – Speditionen aller Art, Lagerung, Inkasso.
„ Otto Tischendorf. – See- und Flusstransporte.
„ Hugo Witt Nachf. – Spedition, Lagerung, Inkasso.
Strassburg i. Els.: Seegmüller & Co., G. m. b. H. – Sped., Rollfuhrwerk, Lagerung.
Tetschen, Elbe: Carl Kraetschmer, Ges. m. b. H. – Grenzverzoll., intern. Transp.
Thorn: W. Boettcher. – Spedition, Möbeltransport, Lagerung, Schiffahrt, Verzollung.
Warnemünde: Aug. Dethloff, Bahnspediteur. – Grenzverzollung, Intern. Transporte, Telephon 15 u. 115, Telegr. Spediteur Dethloff.
Würzburg: Franz Fitz. – Reederei, Spedition.
„ Mainschiffahrts-Genossensch. e. G. m. b. H. Generalvertr.: Franz Fitz.
„ Carl Presser & Co., G. m. b. H. – Reederei, Spedition, Lagerung.
Zürich I: Burckhardt, Walter & Cie. Aktiengesellschaft.


Billigen Sauerstoff
Gasförmig:
zum autogenen Schweissen und Schneiden
zu sanitären und industriellen Zwecken usw
Flüssig:
zum Sprengen,
zu sanitären Zwecken, zur Erzielung tiefster Temperaturen usw.
erzeugen mit etwa 99% Reinheit
auf einfache, betriebssichere Weise unsere bewährten
Sauerstoff-Erzeugungsanlagen
Messer & Co. G. m. b. H., Frankfurt am Main




Tragfähigkeit 3000 kg
CARL FLOHR BERLIN

Unseren Abonnenten liefern wir auf Wunsch eine geschmackvolle

Einband-decke

elegant in Ganzleinen für

M. 2,60 franko

Berliner Abonnenten zahlen beim Abholen aus unserer Expedition 2,— Mark, Auslands-Abonnenten 2, Mark zuzüglich Paketporto

Verlag der Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt
BERLIN SW 19
Jerusalemer Strasse 46—49

Nachtrag

zu den Tarifen

a) für den staatlichen Hafen am linken Oderufer bei Brieskow vom 19. März 1901,
b) für den staatlichen „Inneren Hafen“ in Fürstenberg a. O. vom 19. Januar 1911 nebst Nachtrag vom 12. Februar 1913.

Die in den Tarifen festgesetzten Abgabensätze werden um 50 v. H. erhöht.

Dieser Nachtrag tritt am 14. Tage nach dem Tage seiner Veröffentlichung im Amtsblatt in Kraft.

Berlin, den 21. November 1918.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.	Der Finanzminister.	Der Minister für Handel u. Gewerbe.
Im Auftrage: gez. **Peters.**	Im Auftrage: gez. **Löhlein.**	Im Auftrage: gez. **v. Mayeren.**

Nachtrag

zu dem Tarif für die Ablagen am alten Schleusenkanal zu Rathenow a. H.

Zu dem im Tarifabschnitt I festgesetzten Schiffsliegegeld ist ein Zuschlag von 50 v. H. und zu dem im Tarifabschnitt II festgesetzten Ufergeld ein Zuschlag von 100 v. H. zu zahlen.

Ferner erhält Ziffer 4 der Befreiungen folgenden Zusatz: „Schiffsliegegeld bleibt für ein- und ausladende Schiffe an Sonn- und Feiertagen ausser Ansatz, wenn an diesen Tagen weder ein- noch ausgeladen wird. Für Personen- und Güterdampfer gilt die Befreiung nicht.“

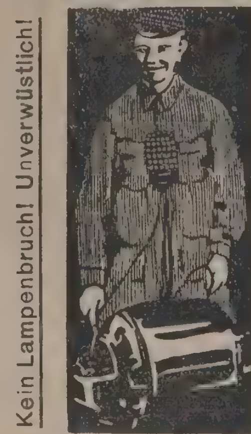
Dieser Tarifnachtrag tritt am 14. Tage nach dem Tage seiner Veröffentlichung im Amtsblatt in Kraft.

Berlin, den 21. November 1918.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.	Der Finanzminister.
Im Auftrage: gez. **Peters.**	Im Auftrage: gez. **Löhlein.**

Die **Prüflampe Proksch**

dient zum Aufsuchen von Störungen in elektr. Anlagen, an Elektromotoren, Anlassern usw.
D. R. P. 293655 u. 294113.



Alleiniger Hersteller:
JULIUS PINTSCH
Aktiengesellschaft
FABRIK FRANKFURT a. M.

Binnenschiffahrt.

Für **Schleppdampfer**, 100 PS, Länge 15 Meter, Tiefgang 1,80 Meter, sowie für **5 eiserne gedeckte Leichter.** Grösse 68 bis 115 t, Länge 18 bis 25,50 Meter, Breite 4,10 bis 4,80 Meter, Raumtiefe 1,25 bis 1,55 Meter, wird passende Beschäftigung in Deutschland, gleichviel wo, gesucht. Gefl. Offerten unter **J. M. 9315** an **Rudolf Mosse, Berlin SW 19.**

Kahn

mit oder ohne Deck, ca. 60–130 t, **zu kaufen gesucht.** Offerten mit Preis unter **F. M. 122** an **Rudolf Mosse, Fürstenwalde a. Spree,** erbeten.

Motor-Luxus-Boot

von Naglo-Zeuthen, mit Daimler Motor, sehr gut erhalten, wenig gefahren, ist **zu verkaufen.**

Näheres **Major Frhr. v. Stralenheim in Dresden,** Zittauer Strasse 13.

Zu verkaufen ein Motorleichter

evtl. auch ohne Motor, ca. 140 Tons ladend, 30 PS, Länge 24 1/2, Breite 5,30, Ladraumtiefe 1,88. Schiff ist 1912 aus Stahl erbaut, hat 2 Luken und ist mit Ladebäumen versehen. Das Schiff hat die Werft passiert und befindet sich in sehr gutem Zustande.

Gebr. Schoemaker, Bremen.

Vertretung für Gross-Berlin

leistungsfähiger

Schiffahrts- und Speditionshäuser

gesucht. Angebote unter **J. J. 14651** an **Rudolf Mosse, Berlin SW 19.**

Schiffspeche

bewährte Sorten, empfiehlt
Albrecht Kanis, Dresden-N.
Bischofsweg 36.

Fordern Sie unsere Preisliste

Was der Dampf-Maschinenbetrieb gebraucht.

Weinhardt & Just
Hannover 31.

Zu kaufen gesucht:

normalspurigen Dampfkran

mit Selbstentladung, der sich auch für Greiferbetrieb eignet.

Oppelner Hafen A.-G. in Oppeln.

Abzugeben unter günstigen Bedingungen:

1 neuer Auswuchtapparat

mit sämtlichen Zubehörteilen.

Interessenten wollen sich unter Bezugnahme auf diese Zeitschrift wenden an die

Halberstädter Flugzeug-Werke G. m. b. H., Halberstadt.

Prospekt-Reklame! Geeignete Prospekte finden durch diese Zeitschrift eine ausgezeichnete Verbreitung. Bedingungen bereitwilligst.

Zweiseilselbstgreifer

bestbewährter, eigener Konstruktion, für Kohle, Feinerz, Sand u. dgl., $1\frac{1}{4}$ cbm Inhalt, sofort ab Lager, und

Spezialerzgreifer

für Schwedenerze und Kalkstein in einigen Wochen lieferbar.

Maschinenbau-Aktiengesellschaft **TIGLER** Duisburg-Meiderich

Teeröl-Vergaser

für Bootsmotoren

liefern

E. Schneider & Co., Braunschweig.

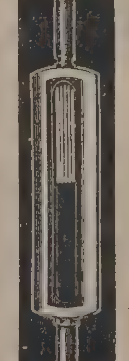
Schiffsketten

in den gebräuchlichen Abmessungen und Formen in Waggonladung oder grösseren Teilmengen, ferner

Schrauben
Muttern
Nieten

aller Sorten, teils vom Vorrat sofort lieferbar.

Max Mothes, Düsseldorf 2
Hansahaus.



Reflexions-Sicherheits-Wasserstands-Anzeiger und Armaturen.

Carl Vogel
Armaturenfabrik
Chemnitz.

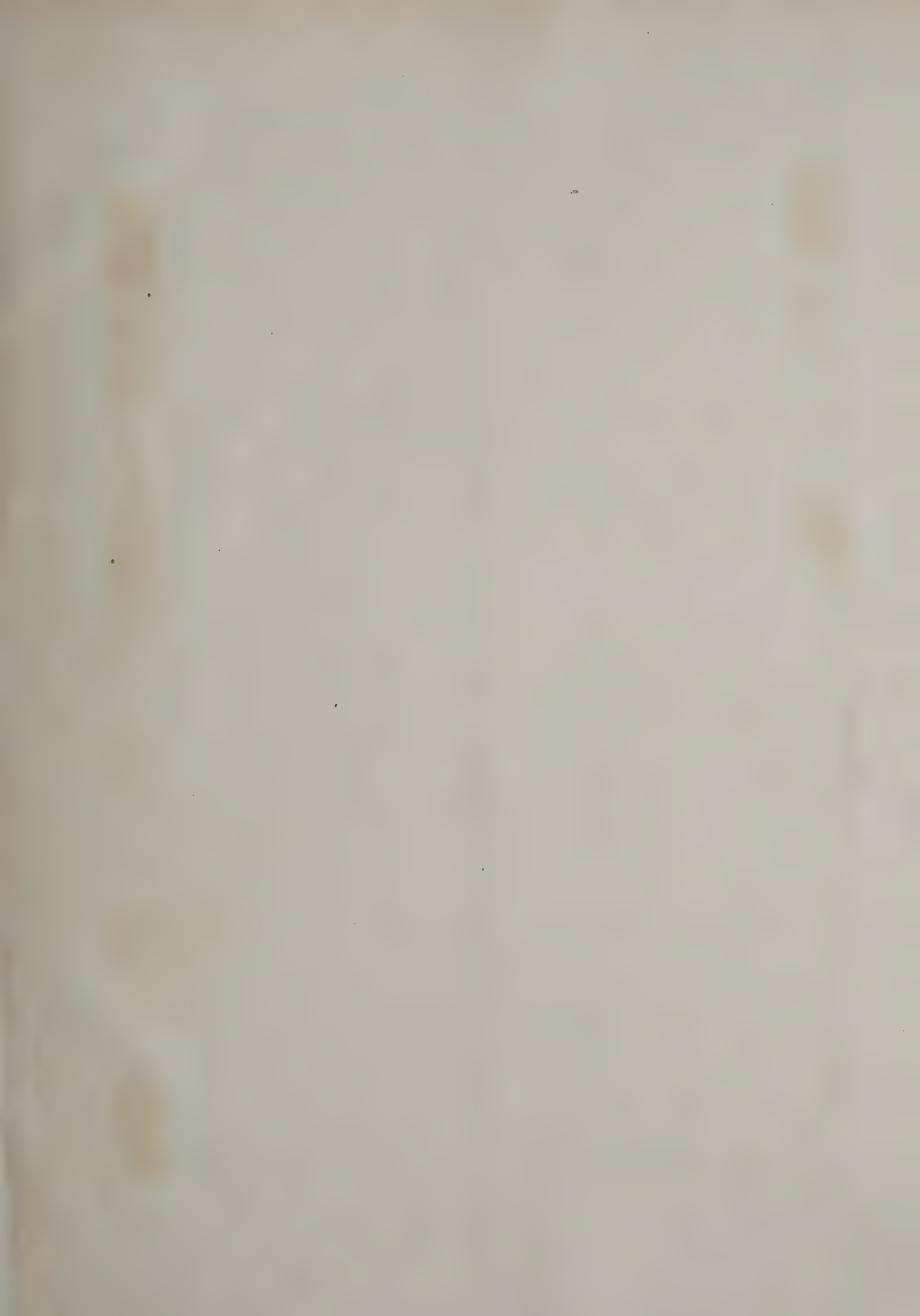
Kontrollmarken

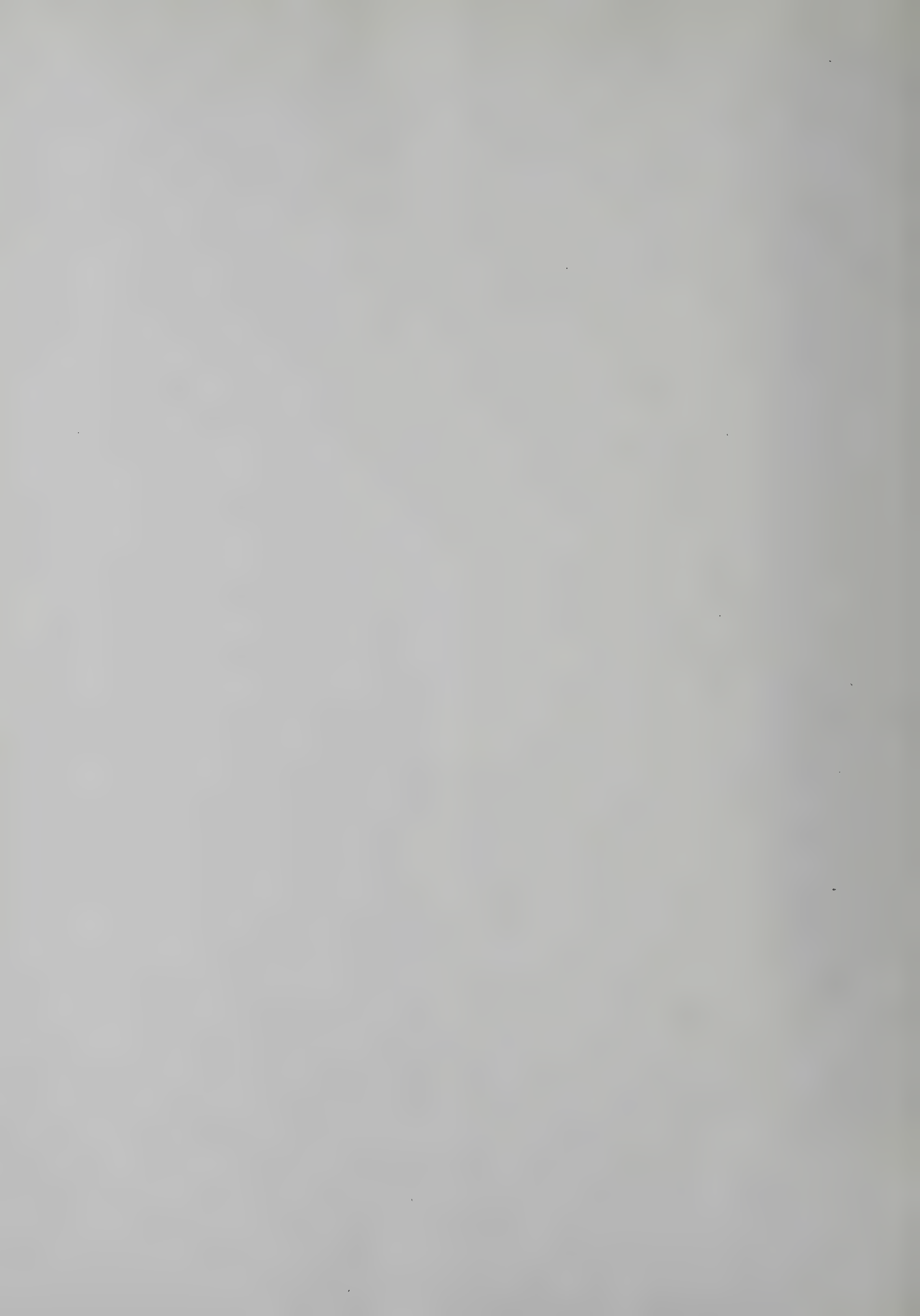
Kleingeldmünzen
Firmenschildchen
Modellformbuchstaben für Giessereien
Alle gestanzten und geprägten Massenartikel.

C. Balmberger, Nürnberg I
Münzprägeanstalt.

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt“ zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Für den Inseratenteil verantwortlich: Johannes Selge, Berlin-Friedenau. — Druck und Kommissions-Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW19, Jerusalemer Strasse 46-49.

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt“ zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Für den Inseratenteil verantwortlich: Johannes Selge, Berlin-Friedenau. — Druck und Kommissions-Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49.












UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 086507685